Universitas Ottaviensis
BIBLIOTHECA
Facultas Juris Civilis

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/commentaireducod05alau

COMMENTAIRE

DU

CODE DE COMMERCE

ET DE LA

LÉGISLATION COMMERCIALE

V

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

Essai sur les peines et le système pénitentiaire. 1 vol. in-8°. Ouvrage couronné par l'Institut (Académie des sciences morales et politiques) ; 2e édition.

Traité général des assurances. 2 vol. in-8°.

Histoire de la possession et des actions possessoires en droit français. 1 vol. in-8. Ouvrage couronné par l'Institut (Académie des sciences morales et politiques).

De la qualité de Français et de la Naturalisation, etc. 1 vol. in-8°.

HF
1324
.A5A4
1879
v.5

Paris. — Imp. J. Dumaine, rue Christine, 2

COMMENTAIRE

DU

CODE DE COMMERCE

ET DE LA

LÉGISLATION COMMERCIALE

PAR I. ALAUZET

3e ÉDITION

Revue, augmentée et mise au courant des lois nouvelles et de la jurisprudence

AVEC LA COLLABORATION DE

ALAUZET, Juge au Tribunal civil de Draguignan

TOME V

Introduction. — Code de commerce, art. 190 à 334.

PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE JURISPRUDENCE

MARCHAL, BILLARD ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR DE CASSATION

Place Dauphine, 27.

1879

Universitas Ottaviensis
BIBLIOTHECA
Facultas Juris Civilis

15391/5

Explication des renvois faits aux divers recueils de jurisprudence.

S.— désigne le *Recueil général des lois et des Arrêts* fondé par J.-B. Sirey ; ainsi : (S. 33.2.368, signifie : *Recueil général des lois et des arrêts*, volume de 1833, 2e partie, p. 368.

Dalloz, *Rép.* — désigne la *Jurisprudence générale* ou *Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence*, par M. Dalloz, nouvelle édition ; ainsi : Dalloz, *Rép.*, v° *Commerçant*, n° 99, indique l'ouvrage ci-dessus désigné au mot *Commerçant* et au numéro 99.

Il est à remarquer que, dans le commentaire des articles 110 à 189, l'indication : v° *Effets de commerce* ; dans le commentaire des articles 190 à 436, l'indication : v° *Droit maritime* ; dans le commentaire des articles 437 à 614, l'indication : v° *Faillite et Banqueroute*, ont été sous-entendues, comme devant être répétées trop souvent.

D.P.— désigne le Recueil périodique du même auteur ; ainsi : (D.P. 66.1.369), signifie Dalloz périodique, volume de 1866, 1re partie, page 369.

P. ou J.P.— désigne le *Journal du Palais*, depuis 1837. A partir de cette date jusqu'en 1856 : (P.39.2.532), signifie : *Journal du Palais*, année 1839, 2e volume, page 532. A partir de 1857, chaque année ne formant plus qu'un seul volume (P.57.403), signifie *Journal du Palais*, volume de 1857, p. 403.

Les arrêts antérieurs à 1830 ayant été placés par le *Recueil général des lois et des arrêts* et par le *Journal du Palais*, dans leur ordre rigoureusement chronologique, pour les arrêts remontant à cette époque et puisés dans ces deux recueils, la date seule, sans autre désignation, a été indiquée, comme étant complétement suffisante pour les retrouver.

Ce n'est qu'accidentellement que des arrêts ont été puisés dans des recueils autres que ceux qui viennent d'être indiqués.

CODE DE COMMERCE

ET

LÉGISLATION COMMERCIALE

LIVRE II

Du Commerce maritime.

Nous avons suivi, au cours du *Commentaire* du livre 2, dans les citations que nous avons faites du *Consulat de la mer*, le texte de Pardessus dans sa *Collection des Lois maritimes :* par suite, pour faire concorder les numéros des chapitres indiqués par nous avec les numéros d'autres éditions, il est nécessaire d'ajouter quarante-cinq numéros à celui que nous donnons; en d'autres termes, le chapitre 1er, édition Pardessus, porte dans d'autres éditions le n. 46 ; le chapitre 2, le n. 47, et ainsi de suite.

Nous nous sommes également servi de l'édition Pardessus pour les citations des autres coutumes maritimes du moyen âge, telles que les *Rôles d'Oléron*, les *Jugements de Damme* ou *Lois de Westcapelle*, les *Lois de Wisby*, etc., dont les différentes éditions présentent de nombreuses variantes.

SOMMAIRE.

1621. Les principes qui régissent les contrats maritimes sont demeurés depuis la plus haute antiquité à peu près inamovibles.
1622. Il ne reste aucune trace des législaitons des anciens empires d'Asie, de l'Egypte, de Tyr ni de Carthage.
1623. Lois maritimes chez les Grecs et chez les Romains.
1624. Coutumes rédigées au moyen âge.
1625. Ordonnance de la marine de 1681 et Code de commerce.

1621. Si l'on a pu dire avec raison que le droit

commercial a toujours été remarquable par son caractère immuable et uniforme, c'est quand il s'agit du droit maritime particulièrement que cette proposition est évidente : les besoins auxquels il doit satisfaire ont toujours été les mêmes, et il n'a pu que difficilement adopter les préjugés ou refléter les mœurs de chaque nation, parce qu'il n'est pas dans sa nature d'être exclusivement consacré à un seul peuple. Le chef de ce peuple romain, si jaloux de son individualité, si fier d'avoir un droit civil différent de celui qui régissait toutes les autres nations, n'hésitait pas à proclamer une loi étrangère comme règle et comme souveraine de la mer et des contrats maritimes : *Ego quidem terræ dominus; lex autem maris. Lege rhodia, quæ de rebus nauticis præscripta est, judicetur.*

En pareille matière, il ne faut donc point s'étonner si les principes admis de nos jours sont fréquemment empruntés aux plus anciennes législations qui nous soient parvenues, mais on ne peut remonter à une très-haute antiquité.

1622. En effet, s'il ne peut exister aucun doute que les vastes et florissantes contrées de l'Asie méridionale ; que certaines parties de l'Afrique n'aient été le berceau de la civilisation, le siége des Etats puissants et civilisés, et n'aient eu nécessairement des institutions commerciales, nous devons regretter la perte entière des législations qui y étaient en vigueur (1). Que de causes de nature diverse ont mis obstacle chez la plupart de ces peuples à un grand développement de la navigation ! Les Indiens même ne firent pas exception à cette règle, quoi-

(1) Nous avons déjà dit quelques mots, dans l'introduction placée en tête de notre premier volume, de ces empires depuis si longtemps disparus et de leur loi dont il ne nous reste aucune trace, mais nous devons insister plus particulièrement ici.

qu'on trouve dans les lois de Menou (ainsi que nous l'avons dit également), mille ans avant l'ère chrétienne, les principes du prêt à la grosse; et le commerce chez eux, comme dans les empires d'Asie, dont l'histoire nous a conservé les noms, comme chez les Egyptiens, se contenta de la voie de terre; on emprunta tout au plus le secours des fleuves; en ce qui concerne le droit maritime, au moins, cette perte est donc peu sensible.

La navigation ne commença réellement à prendre un grand essor que l'Europe, à son tour, vint se mêler et prendre part à un mouvement commercial, auquel elle devait être initiée par des peuples, soit asiatiques, comme les Phéniciens, soit habitant l'Afrique, comme les Carthaginois. La navigation était à peu près le seul moyen pour ceux-ci d'arriver à établir des communications régulières et faciles avec les contrées d'Europe qu'ils voulaient exploiter; ils étaient placés d'ailleurs dans des conditions tout autres que les anciens empires asiatiques auxquels nous avons fait allusion; et ils durent leurs richesses et leur puissance à la hardiesse et à l'habileté de leurs navigateurs, bien plus encore qu'aux merveilles de leur industrie.

Supposez, ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire déjà, qu'un commerce aussi florissant n'ait été régi par aucune loi; qu'une navigation aussi étendue ait pu se passer de règlements, est une hypothèse que la force des choses ne permet pas d'admettre. Mais ces peuples en périssant, Tyr sous les coups d'Alexandre, Carthage sous ceux des Romains, entraînèrent dans leur ruine les monuments de leur législation.

1623. Longtemps après les Phéniciens, les Grecs devinrent, eux aussi, commerçants et navigateurs; ils fu-

rent loin toutefois d'égaler jamais, sous ce rapport, Tyr et Carthage.

La Grèce, proprement dite, ne se livra au commerce maritime qu'après les guerres médiques. Elle avait été devancée par les îles qui l'avoisinent et les villes de l'Asie Mineure, Delos, la Crète, Samos, Eubée, d'autres encore, au nombre desquelles il faut placer Rhodes, célèbre par sa législation maritime; Milet, Smyrne, Ephèse, Phocée, qui fonda dans les Gaules Marseille, devenue si florissante et dont les lois malheureusement sont entièrement perdues. Athènes, enfin, vint à son tour; Corinthe aussi, qui dut à sa position admirable un commerce plus étendu et ses richesses devenues proverbiales.

1624. Les Romains parurent après ces divers peuples; maîtres successivement de l'Afrique, de l'Asie, de la Grèce, de l'Egypte, de la Gaule et de Marseille, ils absorbèrent tous les peuples commerçants et navigateurs; mais, loin de rien ajouter aux lois qu'ils trouvèrent établies dans ces diverses contrées, ils n'ont pas su même les conserver et nous les transmettre. Cependant, des Grecs, le contrat à la grosse, dont un plaidoyer de Démosthènes nous a conservé une formule complète, passa chez eux et n'y fut pas d'un usage moins fréquent.

On peut trouver encore dans les harangues des orateurs athéniens quelques fragments des lois commerciales en vigueur dans leur patrie.

Quant aux lois rhodiennes particulièrement, dont les jurisconsultes romains ont parlé avec tant d'éloges, il ne nous en reste que les passages, sans doute mutilés, insérés dans les Pandectes et qui concernent spécialement le jet et la contribution. Il paraît désormais hors de doute

que la compilation, qui existe encore sous le titre de *Lois Rhodiennes*, a usurpé un nom auquel elle n'avait aucun droit.

On trouve également, disséminées dans différents titres des Pandectes, des règles sur la propriété des navires ; les fonctions des maîtres ou patrons, qui en avaient la direction ; les priviléges particuliers de certains créanciers, et sur le contrat de louage auquel les navires donnaient lieu.

Trois siècles après Justinien, Basilien le Macédonien, qui peut être compté au nombre de ses plus glorieux successeurs, voulut, lui aussi, publier un nouveau corps de lois ; commencé sous son règne, il fut mis au jour, suivant l'opinion la plus commune, sous son fils Constantin le Philosophe, et est connu sous le nom de *Basiliques*. On trouve aussi épars, dans différents livres de ce recueil, un assez grand nombre de dispositions relatives au droit maritime; mais le livre LIII, qui y était le plus spécialement consacré, n'est point parvenu jusqu'à nous.

Les Codes des nations barbares, qui détruisirent et démembrèrent l'empire romain, gardent un silence absolu sur les négociations commerciales ; mais à une époque assez avancée du moyen âge, lorsque le droit romain, qui jusque-là avait servi de règle pour les matières que les lois nouvelles n'avaient point réglées, commençait à perdre, au moins quant aux négociations commerciales et maritimes, son autorité légale, des statuts dont il est impossible de préciser ni la date ni le caractère, des coutumes adoptées d'un commun accord, tinrent lieu de lois positives et furent généralement observés.

La plus ancienne de ces coutumes qui ait trait au commerce maritime est celle qui est connue sous le nom

des *Rôles d'Oléron,* rédigée en France et dont les décisions étaient suivies sur l'Océan. Empruntés d'abord à la France par l'Angleterre, ils passèrent dans les Pays-Bas et, presque sans subir de changements, devinrent les *Jugements de Damme* ou *Lois de Westcapelle.* Transportés dans les contrées du nord de l'Europe, ils subirent une nouvelle métamorphose et entrèrent dans une collection d'usages de divers pays, qui prit le nom de *Lois de Wisby.* Sous cette nouvelle forme ils acquirent une grande renommée; en France et dans les Pays-Bas on traduisit et on adopta ces usages, *sans s'apercevoir,* dit Pardessus, *qu'on réempruntait ce qu'on avait prêté.*

Ces faits ont donné lieu à de nombreuses controverses. Pardessus, dans les dissertations dont il a enrichi sa collection des lois maritimes, nous semble avoir dissipé tous les doutes et établi d'une manière péremptoire ce que nous avançons ici d'après lui. Le docte académicien n'a pas pu déterminer l'époque où ont paru les *Rôles d'Oléron* d'une manière aussi précise que le lieu où ils ont été rédigés : suivant l'opinion la plus probable, leur existence daterait du onzième siècle.

Sur la Méditerranée, une autre coutume, connue sous le nom de *Consulat de la mer,* était suivie. Barcelone, selon toutes les probabilités, est la ville où le *Consulat* fut rédigé; l'auteur en est inconnu.

Le *Consulat* est plus étendu que les *Rôles d'Oléron.* Il n'est pas difficile de reconnaître, dans plusieurs des chapitres qui le composent, les mêmes principes que dans les *Rôles d'Oléron;* mais ils y sont beaucoup plus développés et réunis à un assez grand nombre d'autres dispositions empruntées aux coutumes de Venise et de Gênes, de France, de Syrie, de Chypre et de l'Empire.

1625. Si, à ces différents Codes, on joint quelques

documents sur le contrat d'assurance, dont nous aurons occasion de parler de nouveau, et le *Guidon de la mer*, que la ville de Rouen s'honore d'avoir produit, on trouve un ensemble de règles sur le droit maritime que put utiliser l'ordonnance de la marine préparée par les soins de Colbert et promulguée au mois d'août 1681 par Louis XIV.

Lorsque cette loi, une des plus belles sans contredit de l'ancienne législation française, fut rédigée, la seule chose qu'il y avait à faire désormais pour les contrats maritimes était de choisir au milieu des décisions souvent contradictoires que renfermaient les législations existantes, les règles les plus conformes à la justice et à la nature de chaque contrat, et c'est ce que l'ordonnance fit avec une sagesse admirable; de résumer, de coordonner des dispositions éparses, de les présenter dans un ordre parfait, dans un style concis et clair ; c'est ce qu'elle a fait encore de manière à servir de modèle aux législateurs qui devaient la suivre. Après une expérience de deux siècles, après les savants travaux dont elle a été l'objet, le Conseil d'État de 1808 ne trouva rien de mieux à faire sur le droit maritime que de copier presque littéralement le chef-d'œuvre que lui avait légué Louis XIV.

TITRE Ier.

Des Navires et autres Bâtiments de Mer.

Article 190.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles. — Néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées.

SOMMAIRE.

1626. Définition des constructions navales auxquelles s'appliquent le livre 2 du Code de commerce et l'art. 190 en particulier.
1627. Objet que comprend le mot *navire*, lorsque rien n'en restreint la signification ; agrès, victuailles ou armement ; corps et facultés.
1628. Nationalité du navire ; acte de francisation ; noms des navires ; leur désignation ; jaugeage ; unité de mesure appelée *tonneau*.
1629. Nature des navires et droits que les dispositions expresses de la loi ont accordés aux créanciers du propriétaire.
1630. Navire dont la propriété est indivise ; il est divisé en parties égales appelées *quirats* ; droits des créanciers d'un quirataire.

1626. Les définitions données par la loi romaine particulièrement, et par les anciens auteurs des mots *navire* et *vaisseau*, s'appliquent à tout bâtiment de charpente propre à flotter et à être mené sur l'eau (1); il n'existait pas, à l'époque où les anciens auteurs ont écrit, de navires en métal, qui sont aujourd'hui si communs. Ces définitions ne peuvent être acceptées qu'en tenant

---

(1) L. 1, § 6, *Dig. de exercit. act.*; Stypmanus, pars 3, chap. 1er, n. 8; Straccha, *De Navibus*, part. 1, 2; Casaregis, *Disc.*, 1, n. 29; Emerigon, chap. 4, sect. 7 § 1er; Valin, liv. 2, tit. 10, art. 1er.

compte de la pensée du législateur, quand il a écrit le liv. 2 du Code de commerce. Ce livre est spécial et exclusivement applicable aux bâtiment de *mer*, et laisse soumis aux règles du droit commun les navires et bâtiments de rivière, que, dans le langage usuel, on désigne habituellement sous le nom de *bateaux*. C'est un principe que nous devons poser tout d'abord et que nous aurons à rappeler quelquefois. L'intitulé du livre le dit expressément : en réponse à la question nettement posée par le conseil de commerce de Cologne (1), la rédaction de l'art. 1er a été modifiée et a répété les expressions mêmes de l'intitulé. Si le droit de suite existait pour les bâtiments de rivière, comment pourrait-il être purgé? Le doute n'est pas permis (2).

Sous cette réserve, les mots *navire, bâtiment* ou *vaisseau* sont génériques et s'appliquent à toute construction destinée à naviguer sur mer ou à transporter les hommes ou les choses; les changements et les progrès réalisés dans les constructions navales, soit par l'introduction de la vapeur, soit par toute autre cause, ne modifient pas cette règle : ne sont pas compris dans cette désignation les chaloupes, canots ou autres construction de même espèce, qui sont les accessoires nécessaires d'un navire plus considérable et n'en doivent pas être séparés; on peut les comparer aux objets appelés par la loi immeubles par destination; ils font corps avec le vaisseau; ils perdent leur nature propre et pour ainsi dire leur individualité.

Par d'autres motifs, la discussion au Conseil d'Etat prouve que la disposition de l'art. 190 ne devrait pas être étendue jusqu'aux plus petits bateaux, tels que de simples

---

(1) Observations, vol. 2, partie 1re, p. 332.
(2) Bordeaux, 5 juill. 1870 (D.P.71.2.139); Cass., 7 avril 1874 (S.74.1.205).

nacelles ou embarcations servant exclusivement de promenades d'agrément (1), mais l'article s'appliquerait sans doute aux barques pontées pouvant entreprendre un véritable voyage maritime. La Cour de cassation même a été plus loin : « Il faut entendre par bâtiments de mer, a-t-elle dit, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière; ainsi il faut considérer comme bâtiments de mer les sloops, barques ou bateaux de pêche » (2).

Dans l'espèce jugée par la Cour de cassation, il s'agissait de savoir si les barques de pêche étaient susceptibles, non du droit de suite dont s'occupe l'art. 190, mais du privilége d'un prêteur à la grosse. En ce qui concerne le droit de suite, au moins, il faut poser en principe que ceux-là seuls y sont soumis qui peuvent purger par un voyage fait en mer, aux risques de l'acheteur, l'affectation dont ils sont atteints (C. comm., art. 193 ci-après),

Ainsi les remorqueurs à vapeur, les chalands, tous les bateaux au service exclusif du port ou de la rade et ne pouvant entreprendre un voyage, ne sont pas compris dans la disposition de l'art. 190 (3), bien qu'ils exercent une navigation maritime. La navigation, en effet, est dite *maritime*, sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et, jusqu'aux limites de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer; art. 1er du décret du 19 mars 1852.

D'autres désignations plus restreintes servent à faire

---

(1) Procès-verbaux, 7 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 296.
(2) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.199). — *Sic*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 100.
(3) Bédarride, n. 47.

connaître l'espèce et la grandeur du navire; quelques-unes s'appliquent exclusivement à la marine militaire, telles que *frégates, corvettes,* etc.; d'autres sont communes à la marine militaire et à la marine marchande ou particulières à celle-ci, telles que *bricks, tartanes, felouques, barques*, etc. Ces désignations doivent également être négligées comme ne présentant, au point de vue du Code de commerce, aucune utilité; et varient suivant la nature, le gréement, la forme, le tonnage, quelquefois la nation, et autres circonstances de détail.

1627. Lorsque rien ne restreint le sens du mot *navire,* ce mot comprend de plein droit les *agrès.* On appelle ainsi les différents objets qui forment l'appareil indispensable pour mettre un vaisseau en état de naviguer, tels que la chaloupe, le canot, dont nous avons déjà parlé, les mâts, les voiles, les cordages, les ancres, etc., qui ne font pas cependant partie intégrante du navire et peuvent en être détachés sans fracture : il faudrait aussi comprendre dans les agrès les canons destinés à l'armement du navire et disposés pour son usage habituel (1).

Les approvisionnements de guerre ou de bouche sont indiqués sous un nom particulier et appelés *victuailles* ou *armement.*

Le navire, avec tous ses accessoires, est désigné sous le nom de *corps* quand il est mis en opposition avec le chargement ou cargaison, appelés *facultés.*

1628. La législation spéciale aux bâtiments de mer français détermine le mode d'après lequel est constatée la nationalité de chaque navire et est délivré *l'acte de francisation* qui en justifie le nom sous lequel il sera dé-

(1) Pardessus, n. 599.

signé, et sa capacité ou *tonnage* consignée dans le certificat de *jauge*.

Conformément à d'anciennes règles, la législation intermédiaire a déclaré qu'aucun bâtiment ne serait réputé français et n'aurait droit aux priviléges attachés à ce titre, s'il n'avait pas été construit en France, dans les colonies françaises ou autres possessions de France, à moins de se trouver dans l'un des cas d'exception expressément déterminés, tels que d'avoir été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi (D. 21 sept. 1793, L. 27 vendémiaire an II). Ces dispositions sont restées en vigueur. Le navire devait, en outre, appartenir entièrement à des Français, et si les propriétaires résidaient en pays étranger, ils devaient être les associés d'une maison de commerce française, être restés soumis à la juridiction du consul de France et prêter serment, en conséquence, avant d'obtenir la délivrance de l'acte de francisation; il suffit aujourd'hui (L. 13 juin 1845, art. 11), pour qu'un navire soit considéré comme français, que la moitié appartienne à des Français.

L'acte qui constate que ces diverses conditions ont été remplies et prouve la nationalité du navire s'appelle *acte de francisation;* il est délivré par la douane, qui en tient registre, au propriétaire suivant les formes exigées par les règlements, et contient avec le nom de celui-ci la description exacte du navire et l'attestation qu'il a été mesuré et reconnu bien construit. Le navire reçoit en même temps un nom sous lequel il devra dorénavant être désigné et qui ne peut plus être changé (L. 5 juill. 1836, art. 8). C'est la douane qui intervient encore pour sanctionner les changements de propriétaire qui se produiront par la suite et mentionner la vente et le nom du nouveau propriétaire sur ses registres et au dos de l'acte de francisa-

tion; nous reviendrons, sous l'art. 195 ci-après, sur l'importance que présentent ces formalités.

Toutes les embarcations de commerce employées à la navigation maritime portent à la poupe, non-seulement le nom qui leur a été donné, mais l'indication du port auquel elles appartiennent, sous peine d'amende (L. du 5 mai 1841, art. 21). L'ordonnance du 3 décembre 1817 exige, en outre, qu'un pavillon spécial et uniforme soit affecté à tous les navires de chaque arrondissement maritime, indépendamment du pavillon national que tous doivent porter; l'armateur peut y joindre des marques particulières de reconnaissance qu'il doit déclarer au bureau de l'inscription maritime.

Enfin, la capacité de chaque navire, autrement son *tonnage*, doit être déterminée au moyen d'une opération appelée *jaugeage*, à laquelle il est procédé par des officiers publics, préposés à cet effet, nommés *jaugeurs*, et dans les formes déterminées par les règlements particuliers. La méthode employée a donné lieu à des réclamations fort vives; on lui a reproché d'être surtout défectueuse pour les navires à formes fines et élancées; elle n'est point suivie chez les nations maritimes; mais il s'agit d'une gestion technique tout à fait en dehors de notre compétence.

L'unité de mesure servant à rendre compte de cette opération est appelée *tonneau*. Avant l'établissement du système métrique, le tonneau était, tout à la fois, une mesure de pesanteur égale à deux milliers de livres, poids de marcs; et une mesure de capacité égale à quarante-deux pieds cubes. Un navire de trois cents tonneaux pouvait donc, ou porter un poids de six cents milliers, ou contenir un volume égal à trois cents fois quarante-deux pieds cubes.

Les nouvelles lois ont ordonné que le tonneau, en ce qui concerne le poids, équivaudrait à mille kilogrammes (art. du 13 brum. an IX ; loi du 18 germ. an III), ce qui n'a apporté que peu de changement à l'ancienne mesure; elles n'ont rien déterminé en ce qui concerne la capacité, qui est restée fixée à quarante-deux pieds cubes représentant, en nouvelles mesures, un stère quatre cents millièmes.

1629. Si l'on se reporte aux plus anciens monuments du droit maritime, il est aisé de voir qu'un certain embarras a existé pour déterminer à quelle classe de biens, *meubles* ou *immeubles*, appartenaient les navires. Cette question, soulevée en France particulièrement dans un intérêt de fiscalité, avait été tranchée définitivement par l'édit du 8 octobre 1666 et n'était déjà plus discutée, lorsque parut ordonnance de 1681, qui déclara qu'ils seraient réputés meubles; mais en même temps elle les affecta aux dettes du vendeur; on les soumit, en d'autres termes, à un droit de suite dont tous les créanciers d'un précédent propriétaire purent se prévaloir (1). C'est ce système que le Code de commerce a adopté et qu'il a proclamé assez obscurément peut-être dans l'art. 190.

La définition que l'art. 528, C. Nap., a donnée des biens meubles par leur nature s'applique trop évidemment aux navires pour qu'il parût nécessaire que l'art. 190 vînt la confirmer; mais cette déclaration nouvelle a paru utile au moment où la loi consacrait pour les navires, par exception aux principes généraux, un droit de suite et des priviléges particuliers.

Le Code reconnaît donc les créanciers ordinaires et les créanciers privilégiés.

---

(1) Valin, art. 1 et 2; tit. 10, liv. 2.

La loi du 10 décembre 1874, dont nous donnerons le commentaire comme supplément au livre 2 du Code de commerce, a créé même sur les navires des créanciers hypothécaires; et si elle donne à quelques-uns un droit de préférence, le navire n'en reste pas moins affecté à tous les créanciers : lorsqu'il s'agira de distribuer les deniers provenant de la vente du navire, il y aura une distinction à faire entre les créanciers privilégiés, dont s'est particulièrement occupé le Code de commerce, et les créanciers ordinaires; mais ce n'est qu'à ce moment que la distinction est utile à établir, et jusque-là les droits des uns et des autres sont égaux (2).

Aucun doute ne peut exister sur l'exactitude de ces règles, que le législateur pourra changer, mais auxquelles jusque-là il faut se soumettre; l'argument tiré des termes de l'art. 193 ci-après, qui ne parle que des dettes privilégiées et non des autres, ne peut être sérieusement invoqué; autant vaudrait dire que l'art. 193, ne purgeant que les dettes privilégiées, laisse subsister le droit de suite pour les autres ; d'ailleurs, en se reportant à la discussion qui eut lieu au sein du Conseil d'État, toute incertitude cesserait (2).

Ce système présente donc deux anomalies : non-seulement le droit de suite est accordé pour des meubles, contrairement aux règles de notre législation, mais il est accordé aux créanciers simples, tandis qu'en droit commun il n'appartient, en ce qui concerne les immeubles, qu'aux seuls créanciers privilégiés ou hypothécaires; d'un autre côté, les navires, avant la loi du 10 décembre 1874 (3), ne pouvaient être hypothéqués et le droit

(1) Rouen, 20 mai 1863 (S.-V.63.2.234), et tous les auteurs.
(2) Locré, t. 18, p. 275.
(3) Voir le commentaire de cette loi comme supplément, à la fin du tome suivant.

de préférence n'existait qu'en faveur des créanciers privilégiés. Il est hors de doute que le droit de suite n'existe qu'en faveur des créanciers antérieurs à la vente, et nullement en faveur de ceux qui le sont devenus depuis (1).

L'affectation frappe même les bâtiments de mer encore en cours de construction; on peut l'induire des termes de l'art. 191-8° ci-après; en cas de doute, les tribunaux apprécieraient s'il s'agit d'un navire de mer ou de rivière.

1630. Un navire est souvent la propriété indivise de plusieurs personnes; dans l'usage, pour fixer avec facilité et précision les droits de chacun, le navire est supposé avoir été partagé en un certain nombre de parties égales, le plus généralement au nombre de vingt-quatre, appelés *quirats;* les copropriétaires sont appelés *quirataires* ou *portionnaires,* quel que soit le nombre de ces parties qu'ils possèdent, car il va de soi que chacun peut en avoir, soit une, soit plusieurs.

Cette copropriété constitue une communauté et non une société; chacun des copropriétaires peut donc aliéner son droit, le transmettre à ses héritiers, etc. (2).

Les règles qui vont être développées par les articles suivants s'appliquent aussi bien aux portions de navire qu'aux navires entiers; mais il est entendu que le créancier d'un quirataire ne peut saisir et faire vendre que la partie appartenant à son débiteur; quant à la créance privilégiée, ainsi que nous le verrons tout à l'heure, elle grève nécessairement l'intégralité du bâtiment; il est inutile d'insister sur les différences que doit amener la position de l'un ou de l'autre créancier.

---

(1) Bordeaux, 22 août 1860 (S.61.2.49).
(2) Domangeat sur Bravard, t. 4, p. 166.

Article 191.

Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2° Les frais de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;

3° Les gages du gardien, et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux ;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port ;

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage ;

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

8° Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fourniture, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué ;

9° *Abrogé par l'art.* 27 *de la loi du* 10 *décembre* 1874 (1) ;

---

(1) Ce paragraphe était ainsi conçu : « Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire. »

10° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage;

11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix.

Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront dans leur ordre d'inscription, après les créances privilégiées (*Loi du* 10 *déc.* 1874, *art.* 27).

Article 192.

Le privilége accordé aux dettes énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents;

2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs;

3° Les dettes désignées par les nos 1, 3, 4 et 5 de l'art. 191, seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce;

4° Les gages et loyers de l'équipage, pour les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant

le dernier voyage, par les états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts;

6° La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ.

7° *Abrogé par l'art.* 27 *de la loi du* 10 *décembre* 1874 (1).

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices, ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances;

9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues.

SOMMAIRE.

1631. Dettes privilégiées; comment, en cas de concours, y a-t-il lieu de procéder pour le paiement? comment doivent-elles être justifiées? elles forment trois catégories.

1632. 1° *Frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix.*

1633. 2° *Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin.*

1634. 3° *Les gages des gardiens et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente.*

---

(1) Ce paragraphe était ainsi conçu : « Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires, ou sous signature privée, dont les expéditions en doubles seront déposées au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date. »

1635. 4° *Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux,*

1636. 5° *Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son dernier voyage et son entrée dans le port.*

1637. 6° *Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage.*

1638. Comment doit être entendue l'expression *dernier voyage* dans les cas prévus par les nos 6, 7 et 10 de l'art. 191.

1639. 7° *Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet.*

1640. Sommes prêtées à différentes dates dans le cours du même voyage.

1641. Marchandises vendues.

1642. Comment doivent être justifiées ces créances.

1643. Quel est le sens des mots *dernier voyage* employé au n° 7 de l'article 191.

1644. 8° *Les sommes dues aux vendeurs, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre; pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire; s'il a déjà navigué.* Quel caractère doit avoir le *voyage* dont il est parlé au premier paragraphe et qui aura pour effet de faire perdre le privilége des créanciers dont il y est parlé.

1645. Suite.

1646. Suite.

1647. L'art. 191, C. comm., a dérogé, en ce qui concerne le vendeur, aux art. 1184, 1654 et 2102, C. civ.

1648. Les fournisseurs et ouvriers seraient préférés au propriétaire vendant le navire avant de les avoir payés.

1649. Règles à suivre quand le navire est construit au compte du propriétaire, soit par un agent salarié par lui, soit à forfait par un entrepreneur.

1650. Suite.

1651. Suite.

1652. Cas où le navire a besoin de radoub même avant d'avoir navigué.

1653. Prêteurs subrogés aux créanciers qu'ils ont désintéressés. Créanciers hypothécaires. Loi du 10 décembre 1874.

1654. Privilége des créanciers compris dans le second paragraphe et de ceux qui peuvent leur être assimilés.

1655. Comment ces diverses dettes doivent être constatées.

1656. 9° *Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement, équipement avant le départ du navire* (Voir la loi nouvelle).

1657. Comment ces créances doivent être constatées.

1658. 10° *Le montant des primes d'assurance faites sur les corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire dus pour le dernier voyage.*

1659. Application de cette règle aux assurances à temps limité.
1660. Comment la créance doit être constatée.
1661. 11° *Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.*
1662. Comment la créance doit être constatée.
1663. Les priviléges ne passent point sur les sommes dues par l'assureur en cas de perte ; le rang n'en peut être changé, ni les formes imposées pour justifier la créance.
1664. Droits des créanciers sur les débris du navire; des matelots sur le fret, des assureurs ; à qui le délaissement doit être fait.
1665. Contrat de nantisssement ; privilége du créancier ; à qui le navire a été donné en nantissement.
1666. Le privilége du commissionnaire consignataire qui a fait des avances sur les marchandises s'étend-il sur le navire ?
1667. Priviléges établis sur les meubles par le Code civil.

1631. L'art. 191 du Code de commerce a pris le soin, non-seulement d'indiquer quelles sont les dettes privilégiées sur les navires, mais encore de fixer l'ordre dans lequel ces priviléges seraient exercés. Ainsi, les deniers recueillis seront employés d'abord à payer intégralement les dettes indiquées sous le n. 1. même dans le cas où ils devraient être, par ce paiement, complétement absorbés. S'ils ne sont pas épuisés, le surplus sera attribué aux dettes indiquées sous le n. 2. Ce n'est qu'après l'entier acquittement de celles-ci qu'il sera possible de payer les dettes indiquées sous le n. 3, et ainsi de suite. Si la somme restée libre est insuffisante pour désintéresser complétement les créanciers compris dans un même numéro, ils viennent en concurrence et au marc le franc. Ces règles sont simples et faciles à saisir.

« Le privilége, dit l'art. 2095, C. civ., est un droit que « la qualité de la créance donne à un créancier d'être « préféré aux autres créanciers. » Ils sont établis par la loi, non par la volonté de l'homme. Ce n'est donc ni la date, ni l'accomplissement de certaines formalités, qui

rendent une créance privilégiée, mais bien uniquement la faveur due à la cause d'où résulte la créance; c'est le même motif qui établit l'ordre de préférence entre les créances toutes privilégiées, mais qui ne méritent pas toutes au même degré la faveur de la loi. Entre les créances comprises au même numéro, aucune distinction n'est donc à faire à raison de l'antériorité de date ou de cette circonstance qu'elles sont constituées par des actes authentiques ou sous signatures privées; elles viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Cette manière de procéder est indiquée par l'art. 2097, C. civ., qui n'a fait que suivre la loi romaine : « Privi-« legia non ex tempore æstimantur, sed ex causa : et « si ejusdem tituli fuerunt, concurrent, licet diversitates « temporis in his fuerunt. »

Nous aurions cru inutile d'insister sur ce point, si Boulay-Paty, suivi par M. Dalloz, n'avait enseigné qu'entre deux créances privilégiées également favorables, il fallait tenir compte de la priorité de la date (1), quoique le texte dise le contraire.

L'art. 192 règle la forme dans laquelle l'existence et la légitimité de chacune de ces créances doivent être justifiées, et le Code de commerce a comblé à cet égard une lacune de l'ordonnance de 1681; les principes généraux auraient suffi, sans doute, mais ils pouvaient, dans l'application, offrir quelque incertitude et donner lieu à des difficultés que la loi a prévenues (2).

Les dettes énumérées dans l'art. 191, C. comm., peuvent être rangées en trois catégories : 1° les frais de justice; 2° les droits dus à l'Etat; 3° les créances particulières; elles ont été contractées, soit dans l'intérêt général, soit

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 111, Dalloz, *Rép.*, v° *Dr. mar.*, n. 233.
(2) Procès-verbaux, 7 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 301.

dans l'intérêt du navire, soit à raison de l'usage de ce navire : c'est d'après ces distinctions que la loi les a classées.

1632. 1° *Les frais de justice et autres frais pour parvenir à la vente et à la distribution du prix.* Le Code de commerce consacre ici les règles du droit civil (C. civ., art. 2101 et 2105); il est naturel que les sommes déboursées, pour réaliser l'actif qui permettra de payer les créanciers, soient remboursées avant toute autre dette. Il est certain que le privilége n'est pas attribué aux frais faits par le créancier dans l'intérêt de sa créance personnelle, mais à ceux qui sont faits dans l'intérêt commun.

Aucune distinction ne doit être établie, sous cette réserve, entre les frais légitimement faits, qu'ils puissent être qualifiés d'ordinaires ou d'extraordinaires, s'ils ont eu tous pour but de réaliser la vente du navire.

La créance sera justifiée par un état de frais taxé et arrêté non par le président du tribunal de commerce, ainsi que semble l'indiquer l'art. 192, n. 3, par suite d'une erreur de rédaction, mais par le président du tribunal civil qui aura connu de la saisie et de la vente, et qui est seul compétent (1) pour constater cette espèce de créance (C. comm., art. 192, n. 1).

1633. 2° *Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin.*

Le droit de pilotage est dû aux *pilotes lamaneurs* nommés par le Gouvernement pour guider les navires à l'entrée ou à la sortie des ports, lorsque cette précaution est nécessaire. Les navires qui refuseraient cette aide n'en seraient pas moins tenus d'acquitter le droit de pilotage, auquel serait assujettie même une construction na-

(1) Procès-verbaux, 7 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 301; Avis du Conseil d'Etat, 17 mai 1809.

vale, sortant des chantiers, non complétement armée (1).

Les lois maritimes établissent, en outre, que lorsqu'un pilote perdra sa chaloupe au service d'un navire, l'armateur ou son représentant sera tenu d'en payer la valeur (Décr. 12 déc. 1806, art, 46; ord. 23 nov. 1844, art. 12), et la Cour de Poitiers a décidé, avec raison, qu'il n'y avait pas lieu de distinguer si cette perte était arrivée en abordant le navire, pendant que le pilote est à bord, ou lorsque, dans l'impossibilité d'aborder le navire, il a dû se contenter de le diriger en le précédant dans les passes qu'il doit franchir; dans tous les cas, le pilote n'en était pas moins au service du navire. Le même arrêt décide que l'action est régulièrement formée contre le propriétaire ou armateur seul, sauf à celui-ci à se régler avec tous les chargeurs pour la part d'indemnité qu'ils doivent supporter (2).

Les autres droits énumérés dans le texte représentent diverses rétributions exigées des navires et dues à l'Etat. Il faut y joindre, sans doute, les créances appartenant aux administrations des douanes, de l'enregistrement et des domaines, que des lois particulières ont déclarées, dans tous les cas, privilégiées (3).

Le recouvrement de ces sommes intéressant le revenu public, les créances de cette espèce ont dû être préférées aux créances particulières.

Les états ou quittances délivrés par les personnes régulièrement préposées pour recevoir ces différents droits suffisent pour justifier la dette. La qualité de ceux dont ils émanent ne permet pas que ces états puissent être critiqués (art. 192, n. 2).

---

(1) Trib. comm. Saint-Malo, 12 juin 1872 (S.72.2.281).
(2) Poitiers, 12 mai 1847 (D.P.47.2.110).
(3) Cass., 17 oct. 1814.

1634. 3° *Les gages des gardiens et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente.* Entre les diverses créances particulières privilégiées, la loi a placé, en première ligne, les frais de garde comme ayant contribué le plus efficacement à la conservation du gage commun. Ces salaires seraient privilégiés, en outre, par le droit civil, comme gage de domestiques (C. civ., art. 2101).

Quant aux gages du gardien établi par l'huissier après la saisie, nul doute qu'ils ne doivent être compris dans les frais de justice.

1635. 4° *Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux.* Dans les cas où les agrès et apparaux ont été déposés dans des magasins à terre, les gages du gardien sont préférés aux sommes dues au locateur. On a considéré qu'il était à peu près impossible que l'on vendît séparément le corps du navire et les agrès ; et le propriétaire, d'ailleurs, trouve, d'un autre côté, une compensation en voyant son privilége s'étendre sur la coque même (1).

Il faut donc considérer l'art. 191 comme formant un droit spécial, et le propriétaire ne pourrait se prévaloir du privilége que lui accorde le Code civil (art. 2102) sur les objets garnissant les lieux loués dans l'hypothèse que nous examinons (2).

Si la prévision de la loi était trompée cependant, et que la coque comme les agrès fussent vendus séparément, il faudrait bien décider, dans ce cas, que le gardien serait sans droit sur les agrès, comme le propriétaire des magasins sur la coque (3); le propriétaire alors ren-

(1) Procès-verbaux, 17 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 297.
(2) Bédarride, n. 62. — *Contrà*, Pardessus, n. 943.
(3) Dufour, n. 97. et Bédarride, n. 64. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er. p. 113.

trerait dans la plénitude des avantages que le droit commun lui accorde.

S'il y a plusieurs locateurs, ils viennent en concurrence, quand la vente est faite au bloc (1).

La vente d'un navire annoncée sans autre désignation emporte de plein droit celle des agrès et apparaux, comme simples accessoires, qu'une volonté formellement exprimée peut seule détacher du principal.

1636. 5° *Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son dernier voyage et son entrée dans le port.*

Des dépenses peuvent avoir été nécessaires pour empêcher la détérioration du navire depuis son retour; la loi a eu soin de régler ce qui devrait être fait.

Les gages du gardien, le loyer des magasins et les frais d'entretien doivent être constatés par état, que le président du tribunal de commerce ne se borne pas à arrêter à la somme qui a été fixée par qui de droit; il les examine et peut, s'il y a lieu, les taxer et en réduire le chiffre, sauf les recours que le droit commun a réservés contre des décisions de cette nature.

1637. 6° *Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage.* L'art. 191, après avoir placé en première ligne, dans l'ordre qui lui a paru le meilleur, les créances qui ont contribué à conserver le navire depuis sa rentrée dans le port, arrive aux créanciers qui ont veillé à la conservation du gage commun pendant le dernier voyage. Il nomme d'abord le capitaine et les gens de l'équipage comme étant ceux qui y ont coopéré de la manière la plus efficace. Plus la créance est récente, plus elle rencontre de faveur, parce

(1) Dufour, n. 98. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er. p. 114.

que si le navire eût péri dans le port, par exemple, inutilement eût-il été conservé pendant le voyage (1). Nous verrons plus tard que l'art. 271 accorde également aux matelots des droits sur le fret, droits tout à fait indépendants de ceux-ci et ne pouvant y préjudicier. Le privilége existerait pour l'indemnité due dans le cas prévu par l'art. 270 ci-après, le droit de conduite, s'il y a lieu, et pour toute créance qui dériverait directement de l'engagement contracté; on ne pourrait reconnaître ce caractère *aux droits de chapeau* et autres gratifications du même genre (2).

La loi ne distingue pas si l'engagement est au mois, au voyage, au profit ou au fret; dans tous les cas, le privilége existe (3). M. Dufour a enseigné une doctrine contraire qui s'explique en songeant que ces derniers engagements constituent plutôt une société qu'un louage (4); mais ce que la loi a voulu protéger, ce n'est pas un contrat plutôt que l'autre, mais bien l'utilité des services rendus au navire par l'équipage; il n'existe aucun motif sérieux, selon nous, de faire une distinction que la loi n'a pas faite : la loi nouvelle est précise à cet égard.

1638. Dans les trois circonstances prévues par les n. 6, 7 et 10 de l'art. 191, la loi a restreint le privilége aux créances se rapportant au *dernier voyage;* pour préciser le sens de cette expression, il ne faut point se reporter à la définition que l'art. 194 a donnée du *voyage en mer :* la Cour de cassation l'a proclamé d'une manière

---

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 47.

(2) Aix, 21 nov. 1833, *Journ. de Mars.*, t. 14.1.257; Bédarride, n. 71 et 74. Dufour, n. 103 et 106. — *Contrà,* en ce qui concerne l'indemnité due en vertu de l'art. 270, Demangeat sur Bravard-Veyrières, t. 4, p. 46.

(3) Bédarride, n. 70; Demangeat, t. 4, p. 46.

(4) Dufour, n. 104.

expresse au moins en ce qui concerne les nos 6 et 10 : « le but de la loi, a-t-elle dit, a été d'encourager le commerce maritime en donnant une garantie spéciale à ceux qui contribuent à ce que le navire de retour d'un voyage, en entreprenne un nouveau ; ce but serait manqué si les gens de l'équipage n'étaient privilégiés pour leurs gages, et les assureurs pour leurs primes, qu'autant que le voyage aurait lieu dans les conditions de l'art. 194 et s'ils avaient à craindre la préférence ou même le concours des gens de l'équipage ou des assureurs d'un voyage précédent, qui auraient laissé partir le navire sans réclamer ce qui leur était dû » (1). Il n'y a donc pas lieu, dans le cas qui nous occupe, de tenir compte de la définition que la loi a donnée du voyage nécessaire pour éteindre le droit de suite dont sont grevés les navires. Nous sommes dans une hypothèse toute différente, et il ne s'agit ici que du dernier voyage réellement entrepris par le navire, quelles qu'en aient été les circonstances. Même dans ces conditions, il peut y avoir difficulté quelquefois. Les expéditions prises par le navire au moment du départ fixent d'une manière certaine le commencement du voyage ; mais le voyage peut être rompu et le navire affrété pour une autre destination ; ou quelquefois, au contraire, les matelots seront contraints, par les termes de leur engagement, d'accomplir une navigation plus longue que celle qui avait été prévue au départ, et dont les diverses fractions seront considérées comme les échelles d'un seul et même voyage ; mais ce qui distinguera les diverses échelles d'un même voyage, d'un voyage nouveau entrepris après la rupture de celui pour lequel les expéditions premières avaient été prises, c'est

(1) Cass., 12 mai 1858 (S.58.1.657).

qu'il y aura eu désarmement préalable dans ce dernier cas et non dans le premier. Il faut donc dire, qu'en ce qui concerne les gens de l'équipage, le voyage s'étend depuis l'armement et l'ouverture du dernier rôle d'équipage jusqu'au désarmement; tant que le navire n'est pas désarmé, c'est le même voyage qui continue; après le désarmement, c'est un nouveau voyage qui commence, la loi nouvelle fait cesser tout embarras et le privilége des gens de l'équipage s'évanouit. Nous n'avons pas besoin de dire qu'un navire peut être désarmé hors du port d'armement, comme dans le port d'armement (1).

Les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime forment par eux-mêmes une justification complète de cette créance (C. comm., art. 192, n. 4); ils doivent être exigés, alors même que les gens de l'équipage ne seraient pas, comme étrangers, soumis aux règles de l'inscription maritime. Ces étrangers ne pouvant être admis à se prévaloir d'une disposition de la loi française qui leur est favorable, sans fournir les mêmes justifications que la loi demande aux Français (2).

1639. 7° *Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet.* Aucune distinction n'est à faire pour les créances comprises dans ce numéro entre les prêteurs simples ou les prêteurs à la grosse, soit sur corps, soit sur marchandises; entre le titre sous seing privé et le

---

(1) Aix, 21 nov. 1833, *Journ. de Mars.*, 14.1.257 ; *Trib. de comm. de Rouen*, 15 oct. 1866, *ap.*, Dufour, n. 109 ; Dufour, n. 110.

(2) *Trib. civ. Marseille*, 3 mars 1870 (S.71.2.115).

titre authentique; nous dirons tout à l'heure comment la créance doit être justifiée (1).

Doivent être considérés également comme prêts faits au capitaine, pour les besoins du navire, les fournitures faites par son ordre aux hommes de l'équipage pendant une relâche du navire, ainsi que les frais de maladie (2).

1640. Dans le cours du même voyage, le capitaine peut avoir contracté plusieurs emprunts à différentes dates, tous pour les besoins du bâtiment et compris au n. 7 de l'art. 191, que nous examinons en ce moment; le dernier alinéa de notre article dit en termes exprès que les créanciers compris dans le même numéro viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix, et il est évident que ce n'est que dans cette hypothèse que la disposition présente un intérêt; l'art. 323 ci-après, au contraire, dit : « S'il y a plusieurs « emprunts faits pendant le même voyage, le dernier « emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura pré- « cédé. » La contradiction est manifeste; mais c'est la règle de l'art. 323 qui doit être suivie. Il y a unanimité parmi les auteurs modernes; l'inadvertance du législateur eût pu avoir pour résultat de laisser subsister la controverse qui existait sur ce point et que l'ordonnance de 1681 n'avait pas tarie; l'art. 323, nous l'avons dit, a désormais tranché la question conformément à l'opinion d'Emerigon (3).

Il n'y aura lieu à préférence, toutefois, qu'autant qu'il y a eu plusieurs relâches successives et plusieurs répara-

---

(1) Pardessus, n. 947; Boulay-Paty, t. 3, p. 156; Dageville, t. 2, p. 535 et s.

(2) *Tr. de Marseille*, 19 janv. 1835; *Journ. de Marseille*, 15.1.297; Bédarride, n. 90; Dufour, n. 116.

(3) Marquardus, liv. 2, chap. 8, n. 78; Kuricke, quest. 25, p. 880; Casaregis, *Dic.*, 18, n. 14; Ord. 1681, liv. 1er, tit. 14, art. 16; Emerigon, *Contr. à la gr.*, chap. 12, sect. 4; Valin, sur cet article, *in fine*, t. 1er, p. 366, édit de MDCCLVI.

tions qui se sont succédé, car les diverses sommes employées à une réparation unique viendraient évidemment en concurrence et ne seraient considérées que comme un seul prêt fait par plusieurs personnes ; Emerigon ne l'entendait pas autrement, ainsi que nous aurons occasion de le répéter sous l'art. 323 ci-après. Le privilége acquis pour les sommes prêtées à la grosse s'étend non-seulement au profit maritime, mais aux intérêts ordinaires qui ont couru depuis l'expiration des risques jusqu'au remboursement (1).

1641. La loi met sur la même ligne les prêteurs de sommes d'argent et les chargeurs, dont les marchandises ont été vendues et qui sont créanciers, à ce titre, de la valeur de ces marchandises : ces deux classes de créanciers viendront donc en concurrence, et se partageront, au marc le franc, en cas d'insuffisance, et en proportion de la somme totale représentant chacune de ces deux classes, la somme qui pourra leur être attribuée. Nous avons dit comment les prêteurs de deniers se partageront ensuite la portion qui leur est allouée ; la même règle sera-t-elle suivie entre les chargeurs, s'il en existe plusieurs dont les marchandises aient été vendues dans des relâches successives, et pour subvenir à des réparations qui se sont succédé ?

Les lois maritimes du moyen âge avaient trouvé naturel de donner aux chargeurs, dont les marchandises avaient été vendues, les mêmes priviléges qu'aux prêteurs; l'ordonnance de 1681 permet bien aux capitaines de vendre ces marchandises, mais elle n'en parle plus au titre de la Saisie ; et ne dispose rien quant au privilége que pourraient faire valoir les propriétaires dépossédés ;

---

(1) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.197).

par une interprétation, à coup sûr fort naturelle, et aujourd'hui expressément adoptée par le Code de commerce, ils avaient été mis, cependant, sur la même ligne que les prêteurs (1); mais nous avons fait connaître les doutes qui existaient pour savoir si, en cas de concours, il y avait lieu de tenir compte de l'antériorité. De nos jours, l'art. 323, C. comm., nous l'avons dit, doit être suivi de préférence à l'art. 191, en ce qui concerne les prêteurs; mais aucun texte ne venant contrarier, en ce qui concerne les chargeurs, la disposition formelle de l'art. 191, il faut décider que ces derniers viendront en concours, quel que soit le moment où, pendant le cours du voyage, leurs marchandises ont été vendues. L'opinion d'Emerigon ne peut plus être suivie en présence d'un texte formel qui lui est contraire (2).

1642. Pour éviter des emprunts abusifs, l'art. 192-5° exige que les créances résultant des sommes prêtées et des marchandises vendues soient justifiées par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par lui et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts. Cette prescription s'applique mieux au cas où les emprunts auraient été contractés à l'étranger par un capitaine étranger ignorant la prescription de la loi française (3).

Les prêteurs et moins encore les chargeurs devaient être astreints à justifier de l'utile emploi qui a été fait par le capitaine des sommes mises à sa disposition : aucun doute n'existe à cet égard; la loi parle en effet de sommes *prêtées* et non de sommes *employées*.

---

(1) Valin, sur l'art. 16, tit. 14, liv. 1er; Emerigon, *Contr. à la gr.*, chap. 12, sect. 4.

(2) *Sic*, Dufour, n. 134. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 118; Bédarride, n. 84.

(3) Aix, 9 déc. 1870 (S.Dev.71.2.115).

La loi met encore ici sur la même ligne les sommes prêtées et les marchandises vendues : le chargeur pourrait se plaindre, cependant, que ses marchandises ont été vendues en son absence ou sans qu'il pût s'y opposer ; qu'il ne dépendait pas de lui d'imposer aucune condition au capitaine, maître d'en disposer à son gré ; et qu'il est bien dur de l'astreindre, sous peine de perdre son privilége, à fournir des justifications qu'il n'a eu aucun moyen de se procurer. Ces raisons ne peuvent être admises. Il ne s'agit point de régler ici les rapports du chargeur avec le capitaine et l'armateur, mais bien avec les tiers, sur lesquels il prétend un privilége ; pour en jouir, il faut qu'il justifie qu'il en remplit les conditions, et le capitaine, son mandataire et son représentant légal, a dû veiller à ce que ses intérêts ne soient pas compromis. S'il est en faute, le chargeur peut agir contre lui, et, dans tous les cas, conserve le privilége que la loi accorde aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises chargées ; mais elle n'a voulu le mettre qu'au deuxième rang (1).

L'art. 234 ci-après détermine comment sera fixé le prix dû au chargeur pour les marchandises ainsi vendues.

1643. La loi n'accorde de privilége que pour les sommes prêtées et les marchandises vendues pendant le *dernier voyage* : ces derniers mots doivent être entendus, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut au n° 6 (*suprà*, n° 1638).

M. Dufour a enseigné une autre doctrine. Si le navire a rompu le voyage pour lequel ses expéditions avaient été prises, dit cet auteur, et a réarmé pour une autre destination avant d'avoir accompli en entier le voyage

(1) *Sic*, Dufour, n. 120. — *Contrà*. Bédarride, n. 87.

primitivement projeté, les matelots en sont nécessairement avertis : il n'en est point de même des prêteurs ; il serait donc juste de décider, à leur égard, que la rupture du voyage annoncé par les expéditions, en vue et sous l'empire desquelles le prêt a été fait ou la marchandise vendue, ne peut leur faire perdre leurs droits et que le privilége subsistera jusqu'à ce que le voyage entrepris ait été régulièrement terminé : leurs intérêts ne seraient pas suffisamment garantis, si toute autre doctrine était suivie (1). M. Dufour omet de nous dire ce que deviendront les créanciers pour prêts consentis pendant les voyages réellement accomplis depuis la rupture; le navire peut ne rentrer au port d'armement que bien longtemps après ; tous ces créanciers viendronts-ils en concurrence ; ou les derniers seront-ils exclus par les premiers ? Nous sommes, dans tous les cas, en dehors de la loi et en présence de difficultés d'exécution très-grandes. Nous croyons que le système de M. Dufour, quelque séduisant qu'il soit, parce qu'il semble équitable, doit être rejeté.

1644. 8° *Les sommes dues aux vendeurs, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait le voyage ;*

Et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre ; pour redoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué.

Les deux ordres de créanciers, dont parle ce numéro, ne peuvent pas venir en concurrence ; les uns excluent les autres. Mais à quel moment se produit cette substitution, si l'on peut ainsi parler? L'opinion générale, et celle, il faut le dire, qui se présente le plus naturellement, c'est de se reporter aux articles suivants, qui déterminent à

(1) Dufour, n. 423

quelle époque et par quels moyens sont éteints les priviléges, et de décider qu'après un voyage accompli dans les termes de l'art. 194, les créanciers compris dans le premier paragraphe sont exclus, mais seulement alors par ceux qu'a énumérés le second, toujours et sans distinction en pareil cas; M. Dufour seul a soutenu une opinion contraire, que nous ne pouvons partager (1), mais que nous sommes contraint d'examiner avec le plus grand soin, à raison de l'autorité qui s'attache au nom de cet auteur.

La loi, répondrons-nous, a créé un privilége en faveur du constructeur et du vendeur et en a réglé, en même temps, le rang et les conditions; il est insuffisant, tout le monde en convient, pour protéger de respectables intérêts (V. M. Dufour, n. 191); mais, tel qu'il est, il existera, *si le navire n'a point encore fait de* VOYAGE, soit depuis sa sortie des chantiers, s'il s'agit des constructeurs; soit depuis qu'il a changé de mains, s'il s'agit du vendeur. M. Dufour affirme que le mot *voyage*, dont s'est servie la loi et qu'elle n'a pas déterminé dans cet article même, doit s'entendre d'une navigation, quelle qu'elle soit; et cependant, deux articles plus loin, la loi dit expressément le seul voyage, qui *éteint* un privilége, est celui qu'elle définit d'une manière très-expresse. Que dirons-nous donc au constructeur, au vendeur, pour lui prouver que son privilége, en l'absence de toute autre disposition légale, s'éteint d'une autre façon?

L'art. 193, dit M. Dufour, a été mal rédigé; dans la situation qu'il prévoyait, « il n'y avait pas à s'occuper « d'éteindre les priviléges; car, au point de vue du tiers « détenteur, il importe peu que les créances soient pri- « vilégiées ou ordinaires. Ce qui le touche, c'est qu'elles

(1) Dufour, n. 184 et. suiv.

« affectent sa chose » (1). Aussi dit-il, plus loin, que ces mots de l'art. 193, *les priviléges des créanciers seront éteints*, doivent être remplacés par ceux-ci : LE DROIT DE SUITE *des créanciers sur le navire sera éteint* (2).

Il est toujours très-hasardeux pour un commentateur de commencer par changer le texte qu'il a pris l'engagement d'expliquer. Nous convenons très-volontiers avec M. Dufour que les priviléges n'ont aucune importance du débiteur au créancier, mais ils en ont une très-grande entre les divers créanciers. Quand, aux termes de l'art. 193, le privilége sera éteint, c'est au profit de ceux qui y ont intérêt et dans la limite de cet intérêt ; au profit de l'acheteur, en faveur de qui le droit de suite disparaît ; au profit des créanciers, qui viennent primer leur cocréancier privé de l'avantage que la loi lui avait donné sur eux, et, dans le cas qui nous occupe, au profit des créanciers compris dans le second paragraphe, n. 8.

1645. « Je ferai d'abord observer, dit encore M. Du-« four, que les auteurs ont tout raisonné comme si le « second fragment de notre n. 8 s'occupait du navire qui « a *voyagé*, tandis qu'il ne parle que de celui qui a *navi-« gué* » (3). Nous ferons observer à M. Dufour, de notre côté, que le mot *voyage* existe dans le premier fragment ; et s'il est bien certain que les fournisseurs ne peuvent venir en concours avec les constructeurs et le vendeur; qu'ils n'ont un privilége qu'à l'expresse condition que ceux-ci l'aient perdu; que cette déchéance les frappe seulement après que le navire a accompli un *voyage*, il faudra bien admettre que les expressions dont s'est servi le législateur dans le second fragment, en ce qui concerne

(1) Dufour, n. 186.
(2) T. 2, p. 7, n. 328.
(3) Dufour, n. 185.

au moins la concurrence, dont nous nous occupons, n'ont aucune importance et ne peuvent être opposées aux contructeurs et aux vendeurs. Mais si le constructeur ou le vendeur sont désintéressés ou si leur privilége est éteint, et qu'il n'y ait plus concurrence qu'entre les créanciers dénommés au second paragraphe, parce qu'il y aura eu différents voyages, mais alors seulement la préférence sera due à ceux qui se rapportent à la dernière expédition maritime, quelle qu'elle soit, à la dernière *navigation*, sans que l'on puisse exiger qu'elle ait rempli les conditions de l'art. 194; alors, mais alors seulement, nous trouverons de l'analogie avec le n. 6, et nous rappellerons que le second paragraphe a parlé du navire qui a *navigué* et non de celui qui a *voyagé*. L'équité ne sera pas blessée, parce qu'il s'agira de créanciers de même ordre et que l'on peut supposer avoir un intérêt de même importance, comme dans les cas prévus par les n. 6 et 7; mais y a-t-il donc parité entre le constructeur ou le vendeur d'un navire et le créancier pour un simple radoub ou pour des frais d'armement, et faut-il donc à la légère que les premiers soient exclus par les seconds?

Devons-nous craindre que les créanciers énumérés aux n. 6, 7 et 10 ne veuillent invoquer les principes que nous établissons? C'est demander si la loi contient un non-sens. Ce sera le même voyage qui a pu créer le privilége une première fois, qui devra suffire pour le créer encore une seconde; et puisqu'ils s'excluent, il faut bien que le second fasse disparaître le premier. Si, depuis qu'il a été lancé à la mer, le navire a accompli dix voyages, sans qu'aucun remplisse les conditions de l'article 194, faudra-t-il dire que ni matelots, ni prêteurs, ni assureurs n'ont de privilége? C'est dans d'autres conditions évidemment que le privilége existe pour le con-

structeur ou le vendeur; il reste à examiner seulement quand ils l'ont perdu, et ils invoquent le texte formel de l'art. 193, est-ce sérieusement qu'on peut leur répondre : « Ce texte, en effet, vous donne complétement raison; « mais si j'en modifie radicalement les expressions et le « sens, votre demande doit être repoussée; donc je la « repousse. » M. Dufour, à coup sûr, est un trop bon esprit pour admettre un semblable raisonnement. Aussi la Cour de cassation, qui a voulu donner la définition du mot *dernier voyage* employé dans les n. 6 et 10, s'est-elle bien gardée d'étendre sa définition au cas prévu par le n. 8 que nous examinons en ce moment.

Par ce moyen, nous garantissons pleinement le droit si respectable du vendeur; si le voyage, qui seul peut éteindre son privilége, est celui qui est défini par l'article 193, il aura soin de stipuler que la mutation sur l'acte de francisation ne pourra être opérée qu'après entier paiement et empêcher ainsi ou par toute autre précaution que le navire fasse un voyage en mer sous le nom de l'acquéreur (1).

1646. La doctrine enseignée par M. Dufour a été adoptée par la Cour de Caen, qui a jugé que le voyage du navire, dont il est question au n. 8 de l'art. 191, et qui entraîne la perte du privilége du vendeur, doit s'entendre de tout voyage, sans limitation de durée, fait conformément à la destination du navire, sans qu'il y ait lieu de se reporter à l'art. 194. Ce système a été approuvé par M. Guerrard, dans une dissertation placée sous l'arrêt que nous rapportons (2). Cet auteur reproduit, en partie, les arguments développés par M. Dufour; et, en parlant de la doctrine que nous soutenons, il dit : « Cette doctrine

(1) Bédarride, n. 95.
(2) Caen, 12 août 1861 (S.63.2.49).

se réfute d'elle-même; car elle confond deux buts parfairement distincts que le législateur a eus en vue. Dans l'art. 191, le législateur organise les priviléges des créanciers; dans l'art. 194, au contraire, le législateur réglemente l'un des modes de purger, dans l'intérêt d'un tiers acquéreur, les créances privilégiées et non privilégiées; il n'y a aucune corrélation entre les deux textes et les hypothèses sont différentes. » Nous n'avons aucune objection à élever contre ces explications; et nous ne confondons en aucune manière deux choses qui sont pour nous, comme pour nos adversaires, parfaitement distinctes; là n'est pas la difficulté; elle est tout entière dans cette question : la définition du mot *voyage* que donne l'art. 194 s'applique-t-elle à l'art. 191 et à l'article 193; ou doit-elle s'entendre comme ne définissant cette expression que pour un seul de ces articles? Nous ne voyons rien dans l'article 194 qui en limite ainsi la portée; et nous ne comprenons pas pourquoi le législateur aurait voulu entourer de moins de garanties le privilége du vendeur à l'égard des autres créanciers, que le droit de suite de tous les créanciers à l'égard du tiers acquéreur; un intérêt nous semble aussi respectable que l'autre; et à moins d'un texte formel qui décide le contraire et qui fait complétement défaut à nos contradicteurs, nous maintenons l'opinion que nous avons émise.

1647. Une autre difficulté peut s'élever : l'art. 2102, C. civ., accorde au vendeur d'effets mobiliers non payés, s'ils sont encore en la possession du débiteur : 1° un privilége; 2° le droit de revendication, si la vente a été faite sans terme. Dans le contrat de vente, en outre, les art. 1184 et 1654, C. civ., décident d'une manière abolue que le contrat peut être résolu au profit du vendeur, si l'acheteur ne paie pas le prix. L'art. 191 a-t-il dérogé à

ces dispositions? Nous croyons que la réponse doit être affirmative et que le vendeur d'un navire n'a point d'autres droits que ceux que lui accorde le Code de commerce, qui forme pour lui une législation tout à fait spéciale.

Si l'on veut discuter cette question d'une manière, plus approfondie, il faut, tout d'abord, distinguer si l'acheteur est en faillite ou dans la plénitude de ses droits.

Dans le premier cas, tout le monde est d'accord pour décider que la difficulté a été tranchée contre le vendeur par l'art. 550 ci-après, dont il ne faut pas, toutefois, étendre plus loin les effets et qui laisse subsister le privilége accordé par l'art. 191 contre les autres créanciers de la faillite (1); Dageville seul a soutenu une opinion contraire, à laquelle il n'y a pas lieu de s'arrêter (2).

Si l'acheteur n'est pas en faillite, M. Dufour décide, avec Emerigon, que le vendeur peut exercer la revendication comme l'action résolutoire (3); toutefois, la revendication ne pourra s'exercer que sous les conditions à peu près impossibles à rencontrer dans la vente d'un navire, qui sont exigées par l'art. 2102, C. civ.; et celle-ci, comme l'action résolutoire, qu'en respectant les priviléges créés par l'art. 191 ; le vendeur ne peut donc se prévaloir des droits que lui accorde Emerigon et M. Dufour qu'à l'égard des créanciers non privilégiés. Ce n'est plus là, alors, il faut le dire, qu'un droit bâtard et mal défini qui n'est ni l'exécution du Code de commerce, ni l'exécution du Code civil; et nous croyons que c'est un système complet et logique qu'a voulu établir l'art. 191 (4).

---

(1) Renouard, sur l'art. 550, t. 2, p. 275; Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 62.
(2) Dageville, t. 2, p. 26.
(3) Emerigon, *Contr. à la gr.*, chap. 12, sect. 4, n. 7; Dufour, n. 144 à 146 et 195.
(4) Aix, 17 juill. 1828; Demangeat sur Bravard, t, 4, p. 62.

Les intérêts du vendeur, du reste, sont pleinement garantis. Si, par impossible, il a vendu au comptant, qu'il exige rigoureusement l'exécution du contrat, et forme opposition au voyage du navire, s'il se prépare à prendre la mer. Si la vente est à terme, nous avons dit ci-dessus comment il peut encore se garantir contre la perte de son privilége.

Il faut dire également que l'art. 550, C. comm., ne peut être opposé aux fournisseurs des objets employés à la construction du navire, et qu'ils ont privilége nonobstant la faillite ; mais ce privilége ne pourrait être étendu aux objets et particulièrement aux bois, qui, bien que destinés à la construction du navire, n'ont pas été réellement employés ; ces bois ont conservé leur individualité et ne font point partie du navire, objet du privilége (1).

1648. Il va de soi que, si le propriétaire vendait son navire avant d'avoir payé les fournisseurs et ouvriers, ceux-ci lui seraient préférés.

Quelquefois, en effet, le propriétaire exerce la profession d'entrepreneur et a fait construire le navire dans ses magasins ou ses chantiers par des sous-entrepreneurs ou ouvriers qu'il emploie et salarie. La plupart du temps, dans ce cas, le constructeur n'a pas d'autre but que de vendre le navire après qu'il aura été achevé.

Les fournisseurs et ouvriers n'auraient pas d'action directe contre l'acheteur, mais ils pourraient faire valoir leur privilége sur le navire même et former opposition dans tous les cas avant le paiement fait au vendeur.

1649. En dehors de cette hypothèse, un navire peut être construit au compte du propriétaire, sous la direction d'un constructeur salarié par lui, son agent, son

---

(1) Bordeaux, 5 juill, 1859 (S.60.2.83). — *Sic*, Dufour, n. 150.

préposé, qui donne les plans, surveille les ouvriers et règle les mémoires des fournisseurs de matériaux. Dans ce cas, le propriétaire est seul engagé envers les fournisseurs et les ouvriers, qui ont contre lui une action personnelle directe ; et sur le navire, le privilége dont parle le huitième paragraphe de l'art. 191.

Enfin, il arrive souvent aussi qu'une personne qui veut faire construire un navire traite à forfait avec un entrepreneur et forme avec lui un contrat semblable à ceux qui se font journellement en matière civile avec des architectes, entrepreneurs ou maçons, pour la construction d'une maison ou de tout autre bâtiment. L'entrepreneur prend à ses risques et périls tous les arrangements nécessaires avec les ouvriers et fournisseurs, dont il devient le débiteur exclusif, et ceux-ci n'ont aucune action directe contre le propriétaire ni aucun privilége sur le vaisseau qui n'a jamais appartenu à leur débiteur.

Ces principes acceptés, le débat, dans chaque affaire, peut s'élever pour savoir si l'entrepreneur contruisait à *forfait* et pour son compte, ou s'il dirigeait la construction comme agent du propriétaire et pour le compte de celui-ci.

On pourrait induire des expressions dont s'est servi Pardessus que, même dans le cas où le navire a été construit à forfait, les ouvriers et fournisseurs, s'ils n'ont pas d'action directe contre le propriétaire, n'en conservent pas moins leur privilége sur le navire (1). Cette doctrine ne serait pas admissible. On peut regretter, sans doute, que la loi, qui a voulu entourer d'une protection spéciale et privilégiée les intérêts des ouvriers, quand ils ont pour débiteur le propriétaire du navire, cesse de leur prêter ce secours quand ils n'ont plus d'action person-

(1) *Dr. comm.*, n. 943 et 954.

nelle que contre l'entrepreneur à forfait. On aurait pu astreindre peut-être le propriétaire à s'assurer, avant de payer, que les ouvriers et fournisseurs sont désintéressés, ou le soumettre à quelques formalités; mais il paraîtrait bien dur d'astreindre le propriétaire de bonne foi à payer deux fois, lorsque les fournisseurs et ouvriers sont autorisés, dans tous les cas, à former opposition entre ses mains et à réserver ainsi tous leurs droits. L'entrepreneur n'a jamais été propriétaire.

1650. Si nous ne prêtons qu'avec une certaine hésitation une semblable opinion au savant professeur que nous avons nommé, nous la trouvons hautement soutenue par MM. Delamarre et Lepoitvin : « avertis ou non, disent ces auteurs, l'ouvrier ou le fournisseur ont leur privilége, par la raison suprême que le Code de commerce le leur donne et qu'il ne dépend pas de l'armateur d'affranchir son navire d'un privilége, dont la loi l'a frappé autant et plus peut-être dans l'intérêt public, qu'en considération de ceux qui ont travaillé et fourni » (1). Il n'est pas facile d'apercevoir comment l'intérêt public peut demander la suppression, en fait, et de la manière la plus complète, de la construction des navires à *l'entreprise*. Si, en effet, le maître du navire est obligé de payer indéfiniment tous les ouvrages et toutes les fournitures commandés par l'entrepreneur, que devient le marché à forfait? Si même il ne paie que jusqu'à concurrence du prix convenu, que deviendra l'ouvrage inachevé? MM. Delamarre et Lepoitvin vont même plus loin que le *Consulat de la mer*, qui exigeait, pour décharger le propriétaire, qu'il eût fait une déclaration expresse aux ouvriers, système qu'avait adopté Emerigon (2). Il est

(1) Delamarre et Lepoitvin, t. 5, n. 154, p. 475, 2e édit.
(2) *Consulat de la mer*, chap. 9; Emerigon, *Contr. à la gr.*, chap. 12, sect. 3.

certain, au moins, que l'ordonnance de 1681 n'avait pas voulu ajouter au *Consulat de la mer*, et la déclaration du 16 mai 1747 était venue expliquer le texte de l'ordonnance, dans un sens bien moins favorable encore au privilége, et consacrer la doctrine qu'a reproduite d'une manière générale l'art. 1798, C. civ. Sans doute, ces actes ont été abrogés par la publication du Code de commerce, et les auteurs de cette dernière loi, dans leur travail trop hâtif, ont parfaitement oublié les discussions que l'ancien texte avait soulevées; ils se sont contentés, selon leur habitude, de copier l'ordonnance et le commentaire de Valin; et, par là, nous en convenons, ont ajouté au texte de l'art. 1798, C. civ., loi générale, à laquelle la loi particulière a pu déroger; mais sur quoi s'appuyer pour prétendre qu'ils ont voulu aller au delà de ce qu'avait établi l'art. 17 du titre de la Saisie, interprété par la doctrine de Valin; et pourquoi cet avantage exorbitant à ceux qui sont employés à la construction des navires sur tous les autres créanciers privilégiés (1)?

1651. Le propriétaire doit éviter avec soin de rien faire qui puisse tromper les fournisseurs et ouvriers sur les rapports qui existent entre lui et l'entrepreneur; il faut qu'ils aient eu connaissance suffisante de la convention ou que les circonstances n'aient pas permis qu'ils aient pu suivre raisonnablement la foi du propriétaire : « attendu, dit un arrêt de la Cour de cassation, que lorsque l'entrepreneur construit à forfait pour le compte d'autrui, les fournisseurs et ouvriers employés à la construction n'ont d'action contre le tiers avec qui ils n'ont

(1) *Sic*, Valin, sur l'art. 17, tit. 14, liv. 1er; Boulay-Paty, t. 1er, p. 130 et suiv.; Dageville, t. 2, p. 24; Bédarride, n. 104; Dufour, n. 173. — *Contrà*, Cass., 20 mars 1872 (S.72.1.101); Rennes, 23 juill. 1873 (S.74.2.36); 21 avril 1874 (S. 74.2.212; Demangeat sur Bravard-Veyrières, t. 4, p. 67.

pas traité que pour ce qu'il peut devoir à l'entrepreneur, mais que le propriétaire ne peut néanmoins se mettre à l'abri de leurs poursuites, qu'autant qu'ils auraient eu connaissance du traité d'une manière certaine et suffisante pour les priver de leur privilége sur un objet qui serait reconnu n'être pas la propriété de l'entrepreneur » (1).

Ce sera donc, dans chaque espèce, une question de fait abandonnée à l'appréciation des juges du fond (2) ; mais la décision rendue laisse intacte la question de droit que nous avons discutée.

Les ouvriers auraient action contre le propriétaire, dans tous les cas, pour la partie du prix qui pourrait être encore due à l'entrepreneur, et pourraient former opposition entre ses mains et saisie-arrêt; c'est l'application du droit commun que l'on a voulu modifier en leur faveur dans une certaine mesure, et dont, à plus forte raison, on n'a pu leur refuser le secours.

Disons toutefois, en terminant, que la loi interprétée par la jurisprudence, sans aller aussi loin que le *Consulat de la mer* et que MM. Delamarre et Lepoitvin, laisse peser un danger encore très-grand sur le maître du navire ; la présomption est en faveur des ouvriers ; ainsi la Cour de Bordeaux disait : « Attendu que bien qu'il soit *très-vraisemblable* que Soulé, fournisseur, n'a pas ignoré que le navire était construit à l'entreprise et à forfait par Valaise, pour le compte d'Allard ; néanmoins on est réduit à cet égard à des présomptions qui ne sont pas assez précises et assez concluantes pour former une preuve

---

(1) Cass., 30 juin 1829.

(2) Caen, 21 mars 1827; Aix, 30 mai 1827; Rouen, 31 mai 1826; Poitiers, 23 avril 1846 (S.47.2.630); Bordeaux, 4 et 18 août 1853 (S.58.2.225). — *Contrà*, Rennes, 7 mai 1818.

juridique et complète; » et elle se prononçait, en conséquence, en faveur du fournisseur (1). Le Code de commerce établit donc, en ce qui concerne les constructions maritimes, une présomption contraire à la règle posée par l'art. 1798, C. civ., pour les constructions sur terre; mais il ne va pas plus loin.

1652. Si un navire, avant même d'avoir navigué et par suite d'un très-long séjour dans le port où il a été construit, avait besoin de radoub et de réparation, nul doute que les ouvriers employés à ce travail ne dussent être assimilés à ceux qui ont été employés à sa construction. M. Dufour n'admet pas cette doctrine, mais ses raisons ne nous semblent pas décisives ; la loi n'a évidemment pas songé à un cas aussi exceptionnel, et la doctrine l'a décidé dans un sens qui nous paraît logique et équitable (2).

1653. Les prêteurs ne jouiraient pas des priviléges attribués à ceux qu'ils auraient désintéressés, s'ils ne s'étaient pas fait subroger à tous leurs droits (3).

1654. Si le navire a fait un voyage, le privilége, perdu pour les vendeurs, fournisseurs et ouvriers, passe aux créanciers désignés dans le deuxième paragraphe du n. 8 de l'art. 191.

L'art. 17 (liv. 1er, tit. 14) de l'ordonnance, relatif au navire vendu qui n'a point encore fait de voyage, parlait expressément des créanciers pour les bois, cordages et *autres choses fournies pour les bâtiments ;* l'article précédent nommait ceux qui auraient prêté pour *radoub, victuailles* et *équipement avant départ,* et Valin n'hésitait pas

---

(1) Bordeaux, 19 août 1856 (S.58.2.225), 3e espèce.

(2) Pardessus, n. 954 ; Dageville, t. 2, p. 23. — *Contrà,* Dufour, n. 157.

(3) Pardessus, n. 954 ; Massé, n. 2976 ; Bédarride, n. 106 ; Dufour, n. 181 ; Dalloz, *Rép.*, vo *Dr. mar.*, n. 257.

à y comprendre « les cabaretiers qui ont fourni la nour-
« riture aux matelots et autres gens de l'équipage, par
« ordre du maître, avoué en cela par le propriétaire ou
« l'armateur »; nous n'avons à nous occuper évidemment que des fournitures de vivres faites aux matelots de l'ordre et du consentement exprès du capitaine. C'est la même question, qui s'est élevée sous le n. 7, pour les fournitures faites aux hommes de l'équipage pendant une relâche; et quoique le Code de commerce soit muet sur ce point, nous dirons ici encore que ces créanciers doivent être privilégiés (1). Mais puisque nous sommes en dehors du texte de la loi et que nous procédons par voie d'assimilation, dans quelle classe rangerons-nous donc ces créanciers, si ce n'est parmi ceux qui réclament pour *fournitures, travaux, main-d'œuvre, radoub. victuailles, armement* et *équipement*, et qui composent le deuxième paragraphe du n. 8? Sera-t-il jamais possible de les faire rentrer parmi les *vendeurs, fournisseurs* et *ouvriers employés à la construction*, ainsi que le veut M. Dufour, que nous avons cité en note tout à l'heure? La réponse à cette seconde question, pour nous, ne peut être que négative; ils sont soumis, soit que le navire n'ait pas encore navigué, soit qu'il ait navigué, aux seules règles que la logique et les expressions textuelles de la loi permettent d'appliquer aux créanciers pour victuailles, armement et équipement; et quant à ceux-ci, ainsi que nous l'avons dit plus haut, leur privilége serait purgé par un voyage réel et effectif, sans même qu'il eût rempli les conditions de l'art. 194 ci-après.

1655. La dette résultant de la vente du navire doit être constatée par un acte ayant date certaine, mais la

---

(1) Bédarride, n. 109; Dufour, n. 151.

loi n'exige pas qu'il ait été dressé dans la forme authentique ; les fournitures pour l'armement, l'équipement et les victuailles seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ (art. 192, n. 6).

Le tribunal de Marseille a jugé que l'affréteur ne pouvait remplacer l'armateur du navire, au moins dans le lieu où demeure celui-ci (1); et la Cour de Caen a décidé qu'un jugement par défaut rendu contre le capitaine du navire, le condamnant à payer le montant de ces fournitures, ne tiendrait pas lieu de l'exécution littérale de la loi (2). Ce dernier arrêt ne doit pas être entendu toutefois dans ce sens, qu'il dépendrait du mauvais vouloir du capitaine et de l'armateur d'enlever au créancier le privilége que la loi lui accorde ; mais il faut qu'aucun reproche n'ait pu lui être fait; qu'il ait mis son débiteur en demeure et recouru, au besoin, sans le moindre retard, aux tribunaux pour faire constater ses diligences et l'obstacle qu'il a rencontré ; il déposera au greffe du tribunal de commerce une expédition du jugement obtenu à défaut des mémoires visés et arrêtés, et nous ne pouvons mettre en doute qu'il ne fût parfaitement en règle (3).

Il a été jugé qu'il résulte des termes comme de l'esprit du paragraphe 6 de l'art. 192, que l'obligation de déposer au greffe du tribunal de commerce le double des mé-

---

(1) *Tr. de Marseille*, 5 juill. 1825; *Journ. de Mars.*, 6.1.163.

(2) Caen, 28 fév. 1844 (S.44.2.295). — *Sic*, *Tr. de Marseille*, 21 juin 1850; Lehir, 50.2.602.

(3) Bédarride, n. 113; Dufour, n. 312.

moires et factures ne s'applique qu'aux dépenses faites avant le départ du port d'armement et ne peut, par conséquent, être étendue aux dépenses faites en cas de relâche forcée en cours de voyage (1).

La loi n'a point dit comment les fournisseurs et ouvriers employés à la construction justifieraient leurs créances ; elles restent sous l'empire du droit commun et des règles ordinaires (2).

1656 et **1657**. La loi du 10 décembre 1874 (3), art. 27, ayant abrogé les paragraphes 9 de l'art. 191 et 7 de l'art. 192, nous n'avons plus rien à en dire.

1658. 10° *Le montant des primes d'assurances faites sur les corps, quilles, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage.* L'assureur créancier pour primes dues à l'occasion de voyages antérieurs est formellement exclu, et le privilége restreint aux dettes contractées pour le dernier voyage seulement.

Cette expression *dernier voyage* doit être entendue, ainsi que nous l'avons déjà dit sous le n. 7, non du voyage défini par l'art. 194 ci-après, mais du simple voyage soit d'aller, soit de retour, si chacun d'eux a fait l'objet d'une assurance séparée et quelles qu'en aient été les circonstances et la durée, s'il a constitué une véritable navigation (4). Il y a lieu de remarquer, toutefois, que le voyage assuré peut être tout différent du voyage réel, tel qu'il est déterminé par les expéditions prises au départ; ne comprendre que l'aller ou le retour, ou une partie seulement même de l'un de ces trajets. Tous les

(1) Cass., 23 mars 1869 (D.P.70.1.103).
(2) Bédarride, n. 110 ; Dufour, n. 318.
(3) Voir le commentaire de cette loi, à la fin du livre II.
(4) Cass., 12 mai 1858 ; Bordeaux, 5 mars 1861 (S.58.1.557 et 61.2.501).

assureurs pour les différentes fractions du même voyage viendront en concours. L'armateur pouvait faire couvrir les risques du voyage entier par un seul assureur; s'il a préféré s'adresser à plusieurs, dont chacun a assuré une partie du voyage, qu'importe cet arrangement aux autres créanciers? Les primes dues pour les risques courus pendant toute la durée du dernier voyage sont privilégiées au même titre; c'est l'opinion soutenue par M. Dufour (1).

Il est sans difficulté que, s'il y avait novation de la créance parce que l'assureur aurait quittancé la police sans réserve aucune, et que la dette n'eût plus pour cause les primes mêmes, mais s'appuyât sur tout autre titre que la police d'assurance, cette disposition cesserait de pouvoir être invoquée; mais, si la police même expliquait que le paiement a été fait en billets de prime, et que la quittance n'eût été donnée que sous réserve d'encaissement, ces billets n'auraient pas opéré novation, et le privilége serait conservé jusqu'à leur acquittement.

1659. Dans les assurances à temps limité, les divers voyages accomplis pendant la durée du risque doivent être considérés comme n'en faisant qu'un seul. Après le terme expiré, c'est un nouveau voyage qui commence et c'est celui-ci qui sera le dernier. Il n'est plus possible de tenir compte du voyage réel, parce que l'assurance à temps limité a ses conditions particulières auxquelles il faut nécessairement se soumettre. La prime due pour assurance à temps limité est indivisible; dès lors, les voyages effectués pendant le cours de l'assurance prennent le même caractère d'indivisibilité que la prime et doivent être considérés comme ne faisant qu'un seul et

(1) Dufour, n. 223.

même voyage ; le privilége ne peut donc être restreint dans la proportion du dernier voyage effectué (1).

Cette décision ne résoudra pas encore toutes les difficultés. Si le terme expire en cours de voyage, le navire continuant à faire voile, il est manifeste qu'un autre assureur serait fondé à réclamer un privilége pour la suite du voyage dont il aurait couvert les risques et qui serait, par rapport à lui, le dernier ; dans ce cas, M. Dufour voudrait que les deux assureurs vinssent en concours et au marc le franc de leur créance respective (2). Si les principes que nous venons d'établir sont vrais, il y a ici deux voyages, et le texte formel de la loi prohibe le concours ; c'est ce qu'a jugé encore la Cour de Rouen (3); l'assurance à temps limité, nous l'avons dit, a ses conditions particulières ; mieux que personne, l'assureur les connaît et il ne peut se plaindre qu'elles lui soient opposées.

1660. La créance résultant des primes d'assurance est constatée par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances (art. 192, n. 8).

Les courtiers peuvent, dans tous les cas, être remplacés par les notaires.

Les billets de prime souscrits par l'assuré établiraient également la créance, et comme nous l'avons dit tout à l'heure, n'opéreraient pas novation.

Si la police a été rédigée par acte sous seing privé, conformément à l'art. 332, elle sera valable tout aussi bien pour former le contrat que pour établir le privilége envers les tiers (4).

---

(1) Rouen, 7 juill. 1828 ; *Tr. de comm. de Rouen*, 9 mars 1840, et C. de Rouen, 26 mai 1840 (J.P.40.2.208 ; Bédarride, n. 128 ; Dufour, n. 226.

(2) Dufour, n. 225.

(3) Rouen, 6 juin 1852 ; Lehir, 57.2.532. — *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 80,

(4) Cass., 4 mai 1853 (J.P.53,2.656 ; Rouen, 6 janv. 1853 ; *Rec. Rouen*. 53.1.58.

1661. 11° *Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.* Quoiqu'il y ait eu discussion, il faut décider que cette disposition est restrictive et que l'affréteur, en dehors des deux cas spécifiés par la loi, n'a pas de privilége pour toute autre créance qn'il aurait à faire valoir et quels que soient les termes de l'art. 280 ci-après, lesquels, au premier abord, semblent plus étendus : le navire, sans doute, sera affecté aux créances de l'affréteur comme à toutes les autres, mais le privilége est restreint à ce qu'énonce l'art. 291 (1).

1662. Les dommages-intérêts dus aux affréteurs doivent être constatés par les jugements ou par les décisions arbitrales qui sont intervenues (art. 192, n. 9). Dageville croit qu'une transaction ayant date certaine pourrait remplacer le jugement; mais il est contraint lui-même, après avoir posé ce principe, d'y ajouter tant de restrictions, qu'il annule en fait, pour ainsi dire, ce qu'il accorde en droit (2). Nous ne pensons pas que la loi permette, dans ce cas, des équivalents. Si la transaction peut être assimilée à un jugement, c'est entre les parties et non envers les tiers.

L'art. 191 a complété les dispositions de l'ordonnance de 1681 (liv. 1er, tit. 14, art. 16) en adoptant le commentaire de Valin et les solutions données par la jurisprudence.

1663. A l'occasion de quelques-unes des créances dont s'occupe l'art. 191, on a demandé si le privilége

---

(1) Valin, art. 16, tit. 14, liv. 1er; Boulay-Paty, t. 1er, p. 150; Demangeat sur Bravard-Veyrières, t. 4, p. 82.

(2) Dageville, t. 2, p. 38 et 39. — *Sic*, Dufour, n. 326.

devait subsister en cas de perte du navire et frapper les sommes dues par l'assureur. Valin avait soutenu l'affirmative (1), mais cette opinion est unanimement repoussée (2), et ce n'est, en toutes circonstances, que dans les rapports exclusifs de l'assureur et de l'assuré que la somme payée est considérée comme représentant l'objet assuré.

Le rang assigné par la loi aux priviléges énumérés dans l'art. 191 ne pourrait être changé par les conventions des parties sans l'aveu formel et très-peu probable des parties intéressées. Il en est de même des formes imposées par la loi pour la justification des créances privilégiées qui ne pourraient être modifiées, sous peine pour le créancier de perdre son privilége et d'être assimilé complétement au simple créancier chirographaire.

Quant au dernier alinéa de l'art. 191, il a été ajouté en vertu de l'art. 27 de la loi du 10 décembre 1874, et il faut se reporter au commentaire de cette loi à la fin du livre 2.

1664. « Un navire, dit Pardessus, peut être brisé par l'effet d'un naufrage ou de tout autre accident; il est évident que les créanciers de celui à qui il appartenait peuvent exercer leurs droits sur la valeur des débris, comme ils l'auraient fait sur le prix du navire entier » (3); et immédiatement, toutefois, le savant professeur fait connaître les graves et nombreuses exceptions qui viennent modifier une proposition énoncée d'une manière aussi générale.

Des lois particulières, appartenant spécialement à la police de la navigation, et que nous devons, pour ce motif, nous borner à mentionner, ont déterminé la ma-

---

(1) Liv. 1er, tit. 12, art. 3.

(2) Il faut excepter Dufour, n. 261 et suiv., qui a soutenu, avec le talent qui le distingue, une opinion contraire.

(3) *Dr. comm.*, n. 955.

nière de procéder au sauvetage des navires échoués sur le rivage, naufragés ou abandonnés en pleine mer ou tirés de son fond ; des droits particuliers sont accordés aux sauveteurs, parmi lesquels il faut ranger les matelots employés à sauver les débris et les effets naufragés mentionnés à l'art. 261, C. comm., mais dont les droits sont réglés par les lois spéciales sur la matière ; ces priviléges des sauveteurs priment toutes les autres créances; il faut y joindre les frais de vente et ceux de contribution ; viennent ensuite, aux termes de l'art. 259 ci-après, les matelots engagés au voyage ou au mois pour leurs loyers échus, et ce n'est qu'après eux que peuvent se présenter les créanciers énumérés à l'art. 191 : il faut ajouter que l'article 331 ci-après, auquel nous renvoyons, modifie encore les règles générales dans le cas de naufrage, s'il y a concours entre les prêteurs à la grosse et les assureurs. Ce n'est donc que sous ces modifications que les créanciers du propriétaire du navire conservent sur les débris les droits que leur accorde l'art. 191.

Aux termes de l'art. 259 ci-après, ce n'est qu'en cas d'insuffisance et subsidiairement que les matelots seraient payés sur le fret ; personne ne peut prétendre, s'ils sont payés sur les débris du navire, à être subrogé à ce droit éventuel, qui n'a pu s'ouvrir pour eux.

Les assureurs, à qui le délaissement des débris aurait été fait, ne pourraient faire subir à l'assuré la déduction des sommes qui auraient été prélevées que lorsqu'elles représentent une dette personnelle de l'assuré, dont il ne pouvait s'affranchir par l'abandon : la proposition trop générale de Pardessus à cet égard doit également être restreinte dans ce sens (1).

---

(1) V. Pardessus, n. 956 ; Dufour, n. 260.

L'esprit de la loi maritime, révélé surtout par la disposition de l'art. 331 ci-après, ne nous paraît pas comporter la distinction proposée par M. Dufour pour l'application des règles que nous venons de poser entre le cas où les débris sauvés sont dans un état tel qu'ils ne peuvent plus être regardés comme constituant un navire et celui où l'union de ses parties essentielles permet encore de lui donner le nom de bâtiment (1).

1665. L'art. 191 n'a point parlé du *nantissement* et du privilége que ce contrat confère au créancier; mais la loi déclarant meubles les navires et autres bâtiments de mer, et aucun texte ne s'opposant à ce qu'ils puissent, comme tout autre meuble, être donnés en nantissement, aucun doute n'existe sur la validité du contrat dont le bâtiment serait l'objet; mais le contrat ne produira ses effets évidemment que si les conditions exigées par la loi ont été remplies; en outre, il n'est pas moins certain que le gagiste sera primé par tous les créanciers énumérés à l'art. 191. Comment donc le gage pourra-t-il être mis et rester en la possession du créancier, selon le vœu de l'art. 2076, C. civ.; et cette difficulté levée, comment le créancier gagiste pourra-t-il faire tomber le droit des autres créanciers privilégiés par la loi maritime?

Avant la loi du 10 décembre 1874 (voir le commentaire de cette loi à la fin du livre 2), on avait cherché le moyen de lever ces difficultés, et l'on y était parvenu en simulant un contrat de vente. La loi nouvelle donnant toute facilité à cet égard, il est désormais inutile de nous étendre davantage sur ce point.

1666. Nous avons parlé, sous l'art. 93, du privilége qui appartient au commissionnaire; dans les ports, celui

---

(1) *Contrà*, Dufour, n. 257.

à qui le navire est adressé par le propriétaire, qui le constitue son mandataire, porte généralement le nom de *consignataire*, et s'il a fait des avances sur les marchandises composant la cargaison, nous avons dit à quelles conditions il peut réclamer un privilége pour le remboursement de sa créance. Nous n'avons évidemment rien à ajouter à cet égard. Mais on a demandé si ce privilége s'étendait au navire même, par cela seul qu'il en était consignataire. Nous ne le pensons pas.

L'opinion contraire a été vivement soutenue par M. Dufour (1), et la question pourrait se présenter encore sous l'empire de l'art. 95 nouveau. M. Dufour a rappelé, sous l'ancienne loi, que l'art 93 devait être considéré comme démonstratif et non comme limitatif; qu'il comprenait tous les cas où le contrat de commission se produit et doit être appliqué aussi bien quand la commission a pour objet la simple gestion, que lorsqu'elle consiste à conserver ou à vendre. Nous avions approuvé ces principes, et ils n'ont pas changé depuis la loi nouvelle; mais où nous cessions d'être d'accord, c'est que M. Dufour soutenait que ce texte était encore purement démonstratif, quand il énonçait à quelles conditions (quels que soient l'objet du mandat et les stipulations intervenues entre le commettant et le commissionnaire) le commissionnaire manifesterait aux tiers le privilége qui lui appartenait et pourrait le leur opposer; l'objet de la commission et les moyens pour mettre la chose à la disposition du commissionnaire se rattachent à deux ordres d'idées fort différents; et nous ne pouvons reconnaître un privilége, si le commissionnaire ou consignataire n'a la disposition réelle et matérielle de la chose ou

(1) Dufour, n. 242 et 243. — *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 83.

la disposition civile et juridique, soit parce qu'elle est dans ses magasins, soit parce qu'il en a le connaissement, qui empêche absolument que les marchandises puissent être remises à d'autres. M. Dufour proposait de suppléer à ce qu'exigeait l'art. 93, C. comm., en ce qui concerne les navires, en obligeant simplement le consignataire qui a fait des avances à faire inscrire sa qualité sur les registres de la douane, et il citait à l'appui deux jugements, l'un du tribunal de commerce, l'autre du tribunal civil du Havre. Dans l'espèce, le consignataire était en même temps affréteur du navire et l'avait, jusqu'à un certain point, à sa disposition. Nous croyons, contrairement à l'avis de M. Dufour, que cette circonstance a déterminé les juges. Sans doute, *si un commissionnaire voulait se prévaloir de ce que la chose qui lui a été consignée a été mise à la disposition d'un autre que lui,* ainsi que le suppose notre auteur, sa prétention serait assez étrange; mais le tribunal de commerce du Havre s'est appuyé, au contraire, sur ce que la chose avait été mise à la disposition du consignataire et non d'un autre, et il a fait sortir cette conséquence de ce que le commissionnaire réunissait la double qualité de consignataire et d'affréteur. Même dans de semblables conditions, le privilége, selon nous, ne pourrait être invoqué; la qualité d'affréteur ne nous semble pas inutile, mais elle est insuffisante, toutefois, selon nous, pour produire le résultat désiré; et en admettant que dans l'intérêt du commerce il y ait une lacune dans la loi, nous ne croyons pas que ce soit à la doctrine à la combler.

1667. Le Code de commerce est resté complétement muet quant aux priviléges établis sur les meubles par le Code civil et que l'on peut appeler les priviléges de droit commun; ils sont de deux sortes, soit généraux, soit particuliers sur certains meubles : les seules qui puissent

être réclamées en matière maritime sont : 1° le privilége du vendeur; nous en avons parlé plus haut; 2° les frais faits pour la conservation de la chose, cause de privilége que l'art. 191 a prévu et consacré en diverses circonstances; mais cet article n'est pas limitatif, et en dehors des cas qu'il a prévus et réglés, le droit commun doit être appliqué. Ainsi la Cour de cassation a décidé que le créancier, par suite d'avances faites pour la conservation du mobilier garnissant le navire, pouvait, sans violer l'article 191, invoquer le privilége que lui accorde l'article 2102, C. civ. (1); sur un paquebot, en effet, faisant un service régulier de passagers, il existe un mobilier qui n'a rien de maritime et auquel doit être appliqué sans difficulté la doctrine de l'arrêt.

L'art. 2101, C. civ., énumère les créances privilégiées sur la généralité des meubles; ce sont les frais de justice dont la loi maritime s'est également occupée, les frais funéraires, les frais quelconques de dernière maladie, les salaires des gens de service pour l'année courante et pour l'année échue, les fournitures de subsistances faites au débiteur et à sa famille pendant un temps déterminé. Il n'existe aucun doute que ces priviléges frappent les navires comme tout autre meuble, et conserveraient, à l'égard des créances énumérées par l'art. 191, le rang qui leur serait accordé en droit civil quand ils sont en concours avec les autres priviléges particuliers.

Article 193.

Des priviléges des créanciers seront éteints,

Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations,

---

(1) Cass., 18 août 1858, *Bull. de Cass.*, 58, p. 238.

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant,

Ou lorsque après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

SOMMAIRE.

1668. Moyens indiqués par la loi pour faire disparaître le droit de suite et purger les priviléges ; vente en justice.
1669. Voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur.
1670. L'opposition du créancier doit être notifiée à l'acquéreur comme au vendeur ; peut-elle être faite par un créancier postérieur à la vente?
1671. Effets produits par l'opposition et obligations qu'elle impose à l'acquéreur.

1668. Cet article rappelle, surabondamment sans doute, qu'avec les obligations mêmes s'éteindraient les priviléges. Mais, lorsque l'obligation continue à subsister, l'affectation particulière du navire aux créanciers du vendeur et le privilége que l'art. 191 y a attaché dans certains cas peut être purgé et disparaître dans les deux cas énumérés par l'art. 193 : la vente en justice et la vente volontaire suivie d'un voyage; la dette ne serait plus qu'une obligation ordinaire, et sans qu'il y eût lieu à aucune distinction, soit que le créancier fût absent, mineur, ou une femme sous puissance de mari : dans tous les cas, l'acquéreur est à l'abri de toute recherche du chef des créanciers du propriétaire précédent (1); la personne du vendeur seule reste obligée, la créance évidemment n'a pas cessé d'exister contre lui, c'est le droit de suite qui est éteint.

La loi parle, sans faire de distinction, de la vente en

(1) Procès-verbaux, 7 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 303.

justice, pourvu qu'elle soit faite dans les formes établies par le titre 2; il faut en conclure que la disposition n'est pas limitiée à la vente qui est faite par suite de saisie; le même effet devrait être attribué à la vente après décès, faite forcément en justice par suite de minorité, ou parce que la succession a été acceptée sous bénéfice d'inventaire; mais l'opinion générale refuse d'y assimiler la vente faite à titre de licitation, même en justice, quand ce mode n'est pas obligatoire (1). La distinction ne nous semble pas justifiée. En admettant que dans la citation entre majeurs la vente ne soit pas forcée, le mode choisi au moins serait évidemment facultatif; mais l'art. 193 nous semble avoir voulu mettre en opposition la vente faite dans les formes établies par le titre 2, et la vente faite de toute autre manière, et non la vente forcée et la vente volontaire. La garantie réside, en effet, tout entière dans la publicité qui entoure la vente faite en justice, quel que soit le motif qui y a fait recourir, pourvu, nous le répétons, que la vente soit faite dans les formes établies par le titre 2. Toute vente opérée autrement, notamment dans les formes déterminées par la loi du 28 mai 1858, n'éteindrait pas le droit de suite des créanciers (2).

Jusqu'à la vente consommée en justice, et même après la saisie, les créanciers conserveraient leur privilége en formant opposition.

1669. Si la vente volontaire n'a pas été faite en justice dans les formes établies par le titre 2, le dernier paragraphe de l'art. 193 détermine à quelles conditions les priviléges des créanciers sont éteints, et l'acheteur, à l'abri de tout recours de leur part : l'une et l'autre

---

(1) Pardessus, n. 950; Dageville, t. 2, p. 41; Bédarride, n. 144; Dufour, n. 361.
(2) Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 89.

condition doivent être accomplies et sont rigoureusement exigées ; il faut qu'il y ait eu voyage et qu'il ait été accompli sous le nom et aux risques de l'acquéreur, avant toute opposition de la part du créancier ; et, à défaut, quelque temps qui se soit écoulé depuis la vente, le navire reste frappé du droit de suite (1).

Le créancier alléguant qu'il a ignoré la vente, tandis que l'acheteur pouvait aisément connaître la créance, parce qu'il s'agissait d'un contrat à la grosse, par exemple, transcrit au greffe du tribunal de commerce, n'en serait pas moins repoussé, si, du reste, la fraude n'était pas alléguée (2).

M. Dufour croit que le voyage ne doit être réputé fait sous le nom et aux risques de l'acquéreur qu'à la condition expresse que celui-ci aura fait transcrire son contrat aux bureaux de la douane, héritière des attributions de l'ancienne amirauté, en ce qui concerne la police maritime; et levé, en outre, les expéditions en son nom; le Code de commerce a copié les expressions de l'ordonnance et elles avaient été ainsi interprétées par Valin (3). Ces circonstances sans contredit seraient un moyen assuré pour libérer l'acquéreur ; mais nous ne pouvons admettre cette opinion comme étant l'équivalent d'un texte que les tribunaux n'auraient plus qu'à appliquer ; et nous ne croyons pas que le moyen indiqué par M. Dufour soit le seul ; la Cour d'Aix ne l'a point pensé non plus, et a déchargé l'acquéreur, quoique les expéditions n'eussent point été prises en son nom (4). Dans le silence

---

(1) Valin, liv. 2, tit. 10, art. 2; Boulay-Paty, t. 1er, p. 160; Bédarride, n. 148; Dufour, n. 364 ; Rouen, 26 mai 1840 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1464.

(2) Aix, 22 déc. 1824 ; Dalloz, *Rép.*, n. 287.

(3) Valin, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 611 ; Dufour, n. 376 ; *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 96.

(4) Aix, 22 déc. 1824 ; Dalloz, *Rép.*, n. 287.

de la loi, il faut bien admettre que les juges auront à cet égard un pouvoir illimité d'appréciation, même lorsque la fraude n'est pas alléguée : on peut établir en principe, au moins, que les créanciers doivent avoir eu la possibilité de connaître la vente et le nom de l'acquéreur, afin de protester et de faire signifier à qui de droit leur opposition.

1670. Cette opposition doit être notifiée à l'acquéreur comme au vendeur, afin que celui-ci puisse en faire disparaître les causes et contester même la dette, s'il y a lieu; jusqu'à l'entier accomplissement du voyage entrepris, elle est valable (1); et suffit à conserver les droits de tout individu se disant créancier, sans qu'il y ait lieu d'examiner, dès ce moment et préalablement, ni si ses créances sont réelles, ni s'il est justifié que leur date soit antérieure à l'achat du navire (2). Si l'opposition est déclarée mal fondée, des dommages-intérêts devraient être alloués pour réparer le préjudice causé, que les juges apprécieraient ; mais ils ne seraient pas dus, si les juges déclaraient qu'il résulte des pièces et circonstances de la cause soumise à leur appréciation que le tort dont se plaignent les propriétaires du navire doit être uniquement attribué à leur fait personnel et ne peut être imputé aux créanciers (3).

On a demandé si ceux qui sont devenus créanciers du vendeur depuis la vente, mais avant l'achèvement ou même le commencement du voyage, avaient un privilége. Nous croyons que la réponse doit être négative, puisque

---

(1) Valin, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 603; Dufour, n. 390; Bédarride, n. 250; — *Contrà*, Emerigon, *Contr. à la gr.*, chap. 2, sect. 2, § 1er, n. 4, qui cependant semble citer Valin.

(2) Dufour, n. 387. V. Aix, 10 août 1819, et Rennes, 17 fév. 1813 ; Dalloz, *Rép.*, n. 99.

(3) Cass., 31 mai 1843 ; Dalloz, *Rep.*, n. 100.

le vendeur s'était complétement et légalement dessaisi; mais plusieurs auteurs exigent que l'acte de vente ait date certaine (1). Cette restriction ne nous semble pas admissible, et, si la fraude de l'acquéreur n'est pas alléguée, l'acte doit avoir toute sa vertu, même à l'égard des tiers (2); en matière commerciale, l'acte sous seing privé fait foi de sa date; l'art. 195 ci-après le dit expressément.

1671. Le navire vendu, le voyage accompli, aucune opposition n'ayant été faite, tout droit de suite est donc éteint; le navire reste affranchi de toute charge du fait du vendeur et entièrement libre entre les mains de l'acquéreur. Si, pour éviter un semblable résultat, l'opposition a été régulièrement faite en temps utile, l'acquéreur est tenu, même quand il aurait payé le prix : ou d'acquitter les dettes des créanciers opposants, ou de leur offrir le prix entier de son acquisition, ou de souffrir l'expropriation que l'opposant a le droit de poursuivre contre lui, ou enfin, de délaisser.

Disons en passant que l'opposition, bien entendu, ne vaut pas comme surenchère et ne profite pas à tous les créanciers, mais à ceux-là seulement qui se sont rendus opposants.

Dans le premier cas, aucune difficulté possible.

Dans le second, c'est-à-dire si l'acquéreur offre le prix, les deniers appartiennent aux seuls créanciers opposants, jusqu'à concurrence de leurs créances; mais il

---

(1) Pardessus, n. 950; Boulay-Paty, t. 1er, p. 163. D'autres auteurs enseignent que l'acquéreur ne peut opposer la vente qu'après la mutation sur l'acte de francisation; nous reviendrons plus loin sur cette doctrine. V. art. 195 ci-après.

(2) Dageville, t. 2, p. 56; Dalloz, *Rép.*, n. 291. V. Delvincourt, t. 2, p. 194, note 4, qui parle de stellionat, à propos des priviléges; et du concours de deux acquéreurs, quand il s'agit du droit de suite des créanciers, et évidemment pose mal la question.

va de soi que si les oppositions se produisent avant le paiement du prix, l'acquéreur doit se borner à consigner, conformément à l'art. 209 ci-après, et la distribution se fera conformément aux art. 213 et 214 qui suivent. M. Demangeat décide que l'acheteur d'un navire, entre les mains de qui opposition a été faite, ne peut pas purger en offrant et en payant son prix (1). L'art. 196, que nous examinerons plus loin dit positivement le contraire, et nous ne comprenons pas que l'opinion de cet auteur sur ce point, conforme à la nôtre, quand il s'agit de l'application de l'art. 196, soit différente en ce qui concerne le cas prévu par l'art. 193 (2).

Si le prix entier rapporté aux créanciers opposants était insuffisant, ils ne pourraient faire annuler la vente et poursuivre la saisie et la vente forcée sur la tête de leur débiteur, à moins d'établir que la vente a été frauduleuse.

Si le navire a été saisi sur l'acquéreur et que la vente ait été poursuivie contre lui, tout le monde convient encore que les créanciers opposants ont seuls droit à être payés sur le prix de l'adjudication; le surplus reste évidemment la propriété de l'acquéreur sur lequel l'expropriation a été poursuivie.

Enfin, on peut supposer que l'acquéreur a délaissé et que le navire a été vendu en justice contre le curateur qui serait nommé à cet effet, conformément à l'art. 2174, C. civ. Dans ce cas, tous les auteurs, jusqu'à présent, ont considéré la vente du navire comme résolue, et décidé, par suite, qu'il devenait de nouveau le gage commun de tous les créanciers du vendeur; l'acquéreur seul, en effet, pouvait reprocher aux non-opposants leur négli-

(1) *Droit commercial*, par Bravard, t. 4, p. 26, 27 et 100.
(2) Pardessus, n. 950; Dageville, t. 2, p. 54; Bédarride, n. 151.

gence ; M. Dufour seul a soutenu avec force une opinion contraire, que nous ne pouvons adopter (1), mais que nous devons mentionner.

Quel que soit en droit civil l'effet que produit le délaissement par hypothèque, quand il s'agit d'un immeuble, dans le langage usuel, au moins, comme dans le langage du droit maritime, *délaissement* veut dire *abandon* plein et entier de la propriété ; si l'acquéreur a intérêt à la conserver, nous avons vu que les moyens ne lui manquent pas; libre à lui d'en user. Si le délaissement a lieu et que le navire vienne à périr par cas fortuit avant l'adjudication, l'acheteur est libéré de l'obligation de payer son prix (2).

Article 194.

Un navire est censé avoir fait un voyage en mer :

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ;

Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

SOMMAIRE.

1672. 1° Voyage accompli, si trente jours se sont écoulés entre le départ et l'arrivée ; comment ce délai doit-il être entendu ; que faut-il entendre par l'expression *arrivée?*

---

(1) Dufour, n. 439 et suiv.

(2) *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 102.

73. 2° Navigation de soixante jours entre le départ et le retour; ou 3° voyage pendant plus de soixante jours.
1674. Concours entre les créanciers du vendeur et de l'acheteur.

1672. Le principe posé par cet article existait déjà dans l'ordonnance de 1681 (liv. 2, tit. 10, art. 2); et le Code a essayé de compléter l'ancienne loi, en déterminant dans quel cas le navire devrait être réputé avoir fait un voyage en mer. Il s'est aidé des décisions de l'ancienne jurisprudence, mais sans pouvoir arriver, malgré les efforts tentés au Conseil d'Etat (1), à faire disparaître toute incertitude.

Le voyage est accompli, si le départ et l'arrivée du navire sont constatés de la manière déterminée par les règlements, dans deux ports différents, et qu'il se soit écoulé trente jours au moins depuis le départ; mais la loi exige-t-elle que ces trente jours se soient écoulés pendant la durée du voyage et entre le moment du départ et celui de l'arrivée? Le texte, lu avec soin, ne le dit pas : « Le voyage requis pour purger les dettes du vendeur, « dit Valin, s'entend de tout voyage en mer, au simple « cabotage, comme au long cours, pourvu qu'il y ait « changement d'amirauté » (2); le Code de commerce a voulu seulement ajouter à cette première condition celle d'un délai de trente jours; exiger, en effet, que ce délai s'écoule tout entier en mer entre le départ d'un port et l'arrivée dans un autre, c'eût été une injustice pour la navigation au cabotage, qui se compose d'une série de voyages, dont aucun pris séparément n'a cette durée (3); et de nos jours et depuis, il est vrai, la publication du Code de commerce, ce serait presque une impossibilité

(1) Procès-verbaux, 7 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 303 et suiv.
(2) Sur l'art. 2, tit. 10, liv. 2.
(3) Cass., 12 mai 1858 (S.58.1.657).

pour les navires à vapeur. Nous n'hésitons donc pas à adopter l'opinion de M. Dufour, dont l'autorité est si grande en pareille matière; et le privilége sera éteint si ces deux conditions sont accomplies : 1° un voyage constaté de la manière indiquée par la loi; 2° un délai de trente jours, ce délai se fût-il même accompli après le retour au port de départ; la longueur du trajet accompli ne serait d'aucune considération en dehors des conditions posées par notre article. Il en résulte que le privilége subsisterait, même après le délai de trente jours, si le navire n'était pas encore arrivé au port de destination (1).

Le mot *arrivée*, dont se sert la loi, indique que le navire doit être parvenu au port de destination, s'il est forcé de relâcher en route, son entrée au port de refuge ne remplit pas le vœu de la loi : il en serait de même, selon nous, de l'entrée dans un port d'échelle (2).

S'il résultait des circonstances que le voyage est simulé, ou que le navire n'eût été dans un port voisin que pour se faire radouber, les juges décideraient que le vœu de l'art. 194 n'est pas rempli (3).

1673. La loi permet encore de considérer comme un voyage accompli ou une navigation de soixante jours, depuis la sortie jusqu'à la rentrée du navire au port d'armement; ou lorsque le navire est parti depuis le même temps pour un voyage de long cours, sans réclamation de la part des créanciers.

Ces règles sont générales et s'appliquent sans distinction à tous les navires, quelle que soit leur dimension ou leur destination.

---

(1) Dufour, n. 460; *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 93.
(2) *Contrà*, Dufour, n. 450; Demangeat, t. 4, p. 93.
(3) Valin, *ut suprà;* Pardessus, n. 950; Boulay-Paty, t. 1er, p. 166; Dageville t. 2, p. 47; Dufour, n. 447.

Notre article pose donc trois conditions alternatives; il suffit que l'une des trois hypothèses soit réalisée, pour que l'acquéreur puisse repousser l'action des créanciers du vendeur; selon nous, il n'y a pas de distinction à faire selon la nature du voyage entrepris, si le délai fixé par la loi s'est écoulé entre le départ et le retour; nous ne pensons pas que la première hypothèse, particulièrement, ne soit pas applicable au voyage de long cours, et que, dans ce cas, on soit réduit à ne pouvoir invoquer que le second paragraphe de notre article (1).

1674. Qui, des créanciers du vendeur ou de ceux de l'acheteur, devront être préférés dans le cas où le navire éprouverait le besoin d'être radoubé pendant les délais fixés par cet article pour la purge des priviléges? Conformément à la règle expliquée sous l'art. 192, et d'après laquelle les créanciers les plus récents sont toujours préférés, les dettes contractées par l'acheteur devraient obtenir la priorité et primer les autres dettes privilégiées. Ces dépenses seraient privilégiées, quelle que soit la qualité de l'emprunteur, comme frais faits pour la conservation de la chose.

Article 195.

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire,

Le navire étant dans le port ou en voyage.

---

(1) *Sic.* Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 95. — *Contrà*, Dufour, n. 468.

SOMMAIRE.

1675. La vente d'un navire doit être constatée par écrit ; prescription de la loi du 27 vendémiaire an II.

1676. La vente peut être opposée aux tiers, quoiqu'elle n'ait pas été mentionnée au dos de l'acte de francisation, conformément à l'art. 17 de la loi du 27 vendémiaire an II ; jurisprudence contraire de la Cour de cassation.

1677. Suite.

1678. L'art. 195 doit être entendu dans un sens limitatif ; à l'égard des tiers, aucune preuve ne peut remplacer l'acte écrit ; il en est autrement du vendeur à l'acheteur.

1679. L'acte sous seing privé doit être fait en double ; mais il n'est pas nécessaire qu'il ait date certaine.

1680. Comment se prescrit la propriété d'un navire acheté d'un vendeur qui n'en était pas légitime propriétaire.

1675. La loi exige que la vente d'un navire soit constatée par écrit ; cette condition est de rigueur ; l'acte peut être authentique ou sous seing privé ; mais la preuve de la vente, au moins, à l'égard des tiers, ne pourrait être faite par aucun autre moyen (1) ; nous avons peine à croire qu'il n'en fût pas autrement entre les parties mêmes (2). Nous reviendrons sur cette question sous le n. 1679 ci-après.

L'acte de vente authentique, ou sous seing privé, doit contenir copie de l'acte de francisation, conformément à la loi du 27 vendémiaire an II, art. 18, qui, à cet égard, est parfaitement conciliable avec le Code de commerce (3) ; il serait impossible, cependant, de voir dans l'omission d'une semblable formalité une cause de nullité ; cette disposition a conservé son caractère ; obligatoire envers la douane, qui refuserait la transcription sur ses registres,

(1) Rennes, 17 mars 1849, et Cass., 26 mai 1852 (S.52.1.561) ; *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 20.

(2) Procès-verbaux, 7 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 305.

(3) Pardessus, n. 607 ; Dageville, t. 2, p. 50 ; Dufour, n. 189.

elle ne peut entraîner la nullité ni entre les parties, ni envers les tiers.

La loi précitée exige, en outre (art. 17), que mention de la vente soit inscrite au dos de l'acte de francisation, si un acte nouveau n'est pas dressé, lorsque la vente est totale, formalité répudiée par la pratique (1).

Cette seconde formalité a donné lieu à de graves débats; on a soutenu quelquefois qu'elle était substantielle, au moins en ce qui concerne les tiers et que la vente, en aucun cas, ne peut leur être opposée, si elle n'a pas été remplie : on voulait remédier ainsi aux abus qui peuvent résulter des ventes sous seing privé, autorisées par la loi.

Cette doctrine nous paraît devoir être repoussée, quelle que pût être l'utilité d'une semblable règle, si la loi l'avait consacrée.

1676. Elle a été soutenue dans trois arrêts de la Cour de Rennes et par MM. Delamarre et Lepoitvin, dont cette Cour adopte assez volontiers les opinions toujours brillantes, mais quelquefois un peu aventureuses (2).

Le premier arrêt de la Cour établit, en principe, que le droit de suite qui grève un navire, ne peut être purgé que par l'accomplissement des formalités prescrites par la loi de vendémiaire an II; et que, seules, elles permettent de dire que le navire a fait un voyage en mer sous le nom du nouvel acquéreur. Le second pose plus nettement la question, et décide que « les formalités (dont nous avons parlé) ne sont pas établies uniquement dans des vues d'intérêt politique et de police, qu'elles ont aussi pour but d'assurer l'intérêt des tiers qui ne peuvent

---

(1) V. au surplus la loi du 6 mai 1841, art. 20.

(2) Rennes, 11 janv. 1843; Lehir, 49.2.400, et la note; Rennes, 17 mars 1849 (J.P.52.1.612), et 12 mai 1863 (S.63.1.287), en note; Delamarre et Lepoitvin, t. 4, n. 99, p. 193; et t. 5, n. 152, p. 154.

connaître d'autre propriétaire que celui dont les droits sont constatés par cet acte public et solennel, que tout capitaine doit avoir à bord. » Cet acte est l'acte de francisation ; dans cette espèce, au surplus, la vente devait être annulée dans tous les cas, ainsi que l'a décidé la Cour de cassation, mais par d'autres motifs.

« Dès que le navire est francisé, disent MM. Delamarre et Lepoitvin, il n'appartient plus à la classe des choses dont la propriété se transmet envers et contre tous par le seul fait de la tradition avec titre ; il faut, en outre, la transcription de la vente, ou son enregistrement en douane. » Ainsi, le vendeur dépouillé par acte de vente écrit, dressé même par acte authentique, pourrait néanmoins, à l'égard des tiers, disposer du navire comme étant encore sa propriété, alors que l'art. 195, C. comm., placé au milieu d'une suite d'autres articles, où il n'est question que des droits des tiers, ne dit pas un mot à l'appui d'une semblable doctrine et n'exige autre qu'un acte écrit.

La doctrine de MM. Delamarre et Lepoitvin ne peut être étendue, bien entendu, au cas où le navire n'est pas encore francisé ; et ils conviennent eux-mêmes, en outre, que ces formalités ne pourraient être remplies, si le navire est vendu en voyage, ainsi que le permet le texte très-précis de notre article.

1677. M. Dufour a soutenu un système mixte (1) ; tout en désapprouvant, en principe, la doctrine de la Cour de Rouen, il ajoute « qu'il arrive très-fréquemment en droit que des règles prescrites dans un intérêt général rejaillissent d'une manière détournée jusque sur l'application des lois privées ; et de ce qu'une disposition a

(1) Dufour, n. 512 et 513.

le caractère d'une mesure politique ou de police, il est souvent trop absolu d'en inférer qu'elle ne peut exercer nécessairement aucun effet dans l'ordre des intérêts particuliers »: il conclut de ces prémisses que les tiers, trompés par le défaut de transcription en douane et sur l'acte de francisation, peuvent agir en invoquant l'art. 1382, C. civ., contre l'acquéreur en faute de ne s'être pas conformé à la loi, à moins, bien entendu, qu'ils n'aient connu la vente.

L'exemple, tiré par lui, de l'ancienne législation et des paroles de Valin qui l'a expliquée, nous paraît peu concluant. Selon nous, Valin s'est borné à dire que, jusqu'à preuve contraire, le navire doit être réputé appartenir aux personnes dénommées en l'acte de francisation; c'est ce qu'a jugé la Cour de Rouen (1) et ce que tous les auteurs modernes ont également soutenu; et, en vertu de ce principe, les poursuites seraient régulièrement intentées contre elles; mais cette présomption doit cesser, quand il y a justification de vente par écrit et non pas seulement après justification de formalités que la loi n'a point établies dans l'intérêt des tiers; il faut éviter avec soin une confusion possible sur ce point.

Si l'accomplissement de ces formalités n'a point été établi dans l'intérêt des tiers, et il suffit de lire la loi du 27 vendémiaire an II pour ne conserver aucun doute à cet égard, comment ces tiers pourraient-ils puiser dans l'inexécution un droit à des dommages-intérêts? Si la transcription en douane ne les concerne pas, qu'importe, à leur égard, qu'elle n'ait pas été accomplie? Si de ce qu'un individu n'a point pris de passe-port, j'ai conclu qu'il n'a pas quitté son domicile, me devra-t-il une

(1) Rouen, 23 janv. 1841 (J.P.41.422).

indemnité pour l'erreur dans laquelle je suis tombé?

La nature amphibie des bâtiments de mer restés *meubles*, et qu'à tant d'égards la loi traite, cependant, comme des *immeubles*, entraîne à vouloir trouver, pour la vente de ces objets, quelques règles analogues à celles qui régissent la transmission des propriétés immobilières; mais s'il est certain qu'à tort ou à raison le Code de commerce n'a rien établi ni rien voulu établir de semblable, pourquoi aller chercher, en dehors de lui, un système qu'il a positivement repoussé; et si vous n'osez le créer de toutes pièces, vouloir arriver par une voie détournée au même but? Nous ne pensons pas, quant à nous, qu'il y ait d'autres règles à appliquer que celles qui sont écrites dans l'art. 195, C. comm., et les principes généraux du droit civil et que confirme l'art. 210 ci-après (V. *cet article*). La Cour de Bordeaux, dans un arrêt fortement motivé, et dont nous adoptons complétement tous les considérants, a consacré l'opinion que nous soutenons (1); mais elle a été condamnée par la Cour de cassation, dont nous regrettons de ne pouvoir adopter la doctrine (2). La Cour de Caen a jugé que bien que la vente d'un navire doive être constatée par un acte écrit, et mentionnée au dos de l'acte de francisation, les tiers qui ont su que la personne dont le nom figurait sur l'acte de francisation, avait cédé son droit de propriété à un autre, ne peuvent pas se prévaloir contre la première de l'omission des formalités précitées, pour lui réclamer le montant des avances qu'ils ont faites pour réparations au navire (3).

---

(1) Bordeaux, 26 juill. 1858 (J.P.59, p. 877), et 22 août 1860 (S.61.2.49).

(2) Cass., 3 juin 1863 (S.63.1.287); 16 mars 1864 (D.P.64.1.161); *Sic*, Rouen, 16 juill. 1873 (S.-V.73.2.211); Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 22 et s.

(3) 25 août 1868 (D.P.70.2.79).

Il n'existe aucune différence quant aux règles à suivre entre la vente partielle ou la vente totale d'un navire.

1678. L'art. 195 doit être entendu dans un sens limitatif et a consacré une règle que Valin, cependant, avait critiquée (1). A l'égard des tiers, au moins, un acte de vente écrit est toujours nécessaire ; l'aveu de la partie ou toute preuve résultant, soit d'une mention sur les livres de commerce, soit de la correspondance ; à plus forte raison, d'une simple note ou de toute autre pièce aussi informe, ne peuvent être considérés comme l'équivalent de l'acte de vente écrit qu'exige la loi (2) ; la loi se contente d'un *acte*, mais non de simples écrits privés.

La mention du changement de propriétaire sur l'acte de francisation ne peut être faite par la douane que sur la présentation de l'acte de vente.

Du vendeur à l'acheteur, des règles moins sévères devraient être suivies ; la vente même verbale, si elle n'est pas déniée, serait sanctionnée par la justice ; elle pourrait également être établie par la correspondance, par les livres (3), et par tous les moyens de preuves énumérés par l'art. 109 du Code de commerce.

1679. L'acte sous seing privé doit être fait en double ; mais, s'il est régulier, il peut être opposé à des tiers lors même qu'il n'aurait pas date certaine; l'art. 195 ne fait aucune réserve, et en matière commerciale, les actes sous seing privé font toujours foi de leur date, sauf la preuve contraire, qui peut être appréciée par les

---

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 611.

(2) Rouen, 23 janv. 1841 ; Dalloz, *Rép.*, n. 90 ; Cass., 26 mai 1852 (S.52.1.561), et tous les auteurs.

(3) Bordeaux, 23 avril 1872 (S.72.2.185) ; Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 20.

juges (1). Les mêmes raisons qui ont déterminé le législateur à exiger un acte ayant date certaine, sous l'art. 192, 6°, pourraient être invoquées ici encore sans doute ; mais, s'il y a inconséquence, la faute en est au législateur et non au commentateur, qui ne peut changer les principes généraux du droit commercial, ni ajouter rien à un texte.

1680. Les navires sont meubles; néanmoins la possession, en ce qui les concerne, ne vaut pas titre, et ne peut suffire à constituer un droit de propriété (2). On décide généralement, quoique la loi soit muette sur ce point, que la propriété n'en serait acquise sans titre que suivant les règles établies pour la prescription des immeubles. Mais, s'il existe un acte émanant d'un vendeur à qui le navire n'appartenait pas, si le navire, par exemple, a été vendu en totalité, par quelques-uns seulement des copropriétaires, on peut demander encore si celui qui l'a acheté ainsi de bonne foi d'une personne n'ayant pas le droit d'en disposer pourrait en prescrire la propriété, à l'égard des propriétaires ou de ceux des propriétaires qui sont restés étrangers à la vente, par les mêmes moyens qui, suivant l'art. 193, purgent les droits des créanciers. L'assimilation entre le propriétaire et les créanciers hypothécaires existe pour les immeubles, et, par analogie, Pardessus veut l'étendre aux propriétaires de navire (3); mais on ne peut oublier qu'en ce qui concerne les immeubles il y a des dispositions précises établissant cette assimilation, et qu'en outre elle était forcée, pour ainsi dire, puisque les droits des uns et des autres

---

(1) Pardessus, n. 607 ; Dageville, t. 2, p. 51 ; Dalloz, *Rép.*, n. 93. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 168 ; Dufour, n. 507.

(2) Cass., 18 janv. 1870 (D.P.70.1.127).

(3) *Dr. comm.*, n. 618. — *Sic*, Dufour, n. 602.

ne se perdent que par le laps de temps nécessaire pour accomplir la prescription la plus longue. Aucune disposition, au contraire, n'existe dans la loi qui assimile aux créanciers privilégiés sur le navire celui qui en est légitime propriétaire; et un temps fort court, en outre, suffit non pour éteindre les droits des créanciers, mais pour purger leurs priviléges. Sans doute, aux termes de l'art. 210 ci-après, les demandes en distraction intentées par le propriétaire doivent être formées, cependant, avant l'adjudication, à peine d'être converties en simples oppositions sur le prix de la vente; mais cette règle, qui semblait nécessitée par la nature d'une vente judiciaire, n'a pu être introduite que par une disposition expresse, qu'il faut restreindre au cas spécial pour lequel elle a été écrite et que l'on ne peut étendre. Il faut donc admettre que le propriétaire ne pourrait être repoussé que par la prescription qui est exigée pour libérer le débiteur. Les raisons données par M. Boulay-Paty nous semblent décisives (1).

Article 196.

La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

SOMMAIRE.

1681. Cet article n'est qu'une confirmation des règles posées par les articles précédents.

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 169 et 351; Dalloz, *Rép.*, n. 188; Dageville, t. 2, p. 157; mais il paraît émettre un avis contraire à la p. 51.

1681. Cet article est calqué sur l'article correspondant de l'ordonnance, lequel répondait d'avance, en 1681, à des difficultés que certaines législations étrangères auraient permis peut-être de soulever ; de nos jours, il est à peu près inutile et ne fait que confirmer les articles précédents, qui permettaient la vente du navire dans le port ou en voyage, mais sans vouloir préjudicier évidemment aux droits des créanciers. Quelque prolongée que soit la durée du voyage dans le cours duquel la vente a été consentie, les créanciers conservent tous leurs droits ; et ce n'est qu'à partir du moment où ce voyage, commencé sous le nom et aux risques du vendeur, aura pris fin, qu'il sera possible à l'acquéreur de se mettre en mesure d'exécuter l'art. 193 ci-dessus et de pouvoir l'invoquer.

A ce point de vue, il est intéressant de déterminer quand le navire est réputé en voyage.

Le voyage commence au moment où les expéditions sont délivrées au capitaine, et finit à la rentrée au port de départ, ou, pour parler plus justement, ainsi que le fait observer M. Dufour, au moment où la navigation, pour laquelle les expéditions avaient été prises, est terminée (1). Il est certain, au moins, qu'il est impossible de soutenir que le navire est en voyage jusqu'au moment où il est retourné au port où il a été immatriculé et francisé; bien des navires ne retourneraient peut-être jamais au lieu où ils ont été construits et francisés, et seraient en voyage pendant toute la durée de leur existence (2).

Le second paragraphe développe le principe qui vient d'être posé, et a été rédigé de manière à éviter toute dif-

(1) Dufour, n. 611.

(2) Aix, 22 déc. 1824; Dalloz, *Rép.*, n. 287. — *Sic*, Dufour, n. 609; Bédarride, n. 160.

ficulté (1). Le prix stipulé devient le gage des créanciers, et l'acheteur en est tenu envers eux, sans pouvoir opposer qu'il s'est libéré envers le vendeur ; il ne peut imputer qu'à lui seul les suites de son imprudence.

Le texte, en maintenant les droits du créancier sur le *navire* ou le *prix*, laisse le bénéfice de l'alternative à l'acheteur évidemment et non aux créanciers, sauf le cas de fraude; l'art. 196 se reporte purement et simplement aux règles précédemment établies ; l'acquéreur conserve le droit de payer les créanciers opposants ; d'offrir le prix stipulé par la vente; de souffrir l'expropriation ou de délaisser ; c'est ce que la loi a voulu dire en disant : *le navire ou son prix*.

Quelles que soient les conditions de la vente, et qu'elle ait été contractée par acte public ou sous seing privé, elle ne peut être attaquée que pour cause de fraude ; mais, dans ce cas, la réserve expresse de l'art. 196 était superflue : toute vente loyale, au contraire, sera respectée, et les créanciers ne pourraient, même dans le cas où ils trouveraient le prix de la vente inférieur à la valeur réelle du navire, le faire saisir sur l'acheteur et en poursuivre la vente en justice contre lui. Si ce droit leur appartenait, il est évident que l'action résolutoire qui leur est réservée pour le cas de fraude seulement leur serait complétement inutile.

Si la propriété du navire avait été transmise à titre gratuit, la donation ne pourrait être respectée qu'à la charge de payer toutes les dettes privilégiées, ou tout au moins d'abandonner le navire aux créanciers.

Les règles ici, comme toujours, sont les mêmes pour les ventes de portions de navire que pour le navire lui-même.

---

(1) Procès-verbaux, 7 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 305 et 306.

TITRE II.

De la Saisie et Vente des Navires.

Article 197.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice; et le privilége des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

SOMMAIRE.

1682. Le droit de faire saisir le navire appartient à tous les créanciers sans distinction ; formalités à suivre pour la vente en justice, dans tous les cas où elle a lieu.

1682. Le navire est affecté non-seulement aux dettes privilégiées, mais à toutes les dettes du vendeur. « L'effet de cette affectation, dit un arrêt de la Cour de Rennes, est de donner aux créanciers, tant chirographaires que privilégiés, le droit de poursuivre l'objet affecté entre les mains du tiers détenteur; et il suffit d'être porteur d'une créance quelconque pour avoir le juste droit de mettre opposition au départ du navire, et de faire toutes les formalités nécessaires pour la conservation de ses dus » (1).

Nous avons déjà exposé ces principes sous les articles précédents, et nous n'avons pas à y revenir; nous avons dit à qui appartenait le droit d'agir, et il ne nous reste plus qu'à faire connaître les formes établies par la loi

---

(1) Rennes, 17 fév. 1813 ; Dalloz, *Rép.*, n. 99.

pour régler la saisie et la vente; en cas d'insuffisance seulement des dispositions contenues au Code de commerce, il y a lieu de se reporter aux règles générales tracées par le Code civil et le Code de procédure civile (1).

Ces dispositions ne s'étendent pas aux bâtiments de rivière, et ne peuvent pas non plus être appliquées à ces embarcations de trop peu d'importance pour être frappées de droit de suite (*suprà*, n. 1626); le Code de procédure civile leur est seul applicable.

Les poursuites seraient régulièrement intentées contre l'individu dont le nom est porté sur l'acte de francisation, et sauf à lui à faire connaître le véritable propriétaire, contre lequel elles seraient continuées; mais cette règle, fondée sur la bonne foi des tiers, ne pourrait plus être invoquée par eux s'ils ont connu le véritable propriétaire; et, dans ce cas, ils n'auraient aucune action contre l'individu mal à propos désigné par l'acte de francisation (2).

Les formalités exigées par les articles que nous allons examiner devraient également être observées dans tous les cas où il y aurait vente en justice, parce que le navire, par exemple, appartiendrait en tout ou en partie à des mineurs (3). Un avis spécial du conseil de famille autorisant le tuteur à procéder à cette vente devrait, sans doute, être demandé par lui pour mettre sa responsabilité à l'abri; mais, dans le silence de la loi, il nous semble impossible de considérer cette précaution comme absolument exigée.

---

(1) Procès-verbaux, 11 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 311.

(2) Rouen, 23 janv. 1841 (J.P.41.1.422); Bordeaux, 28 avril 1845, et Cass., 12 janv. 1847 (S.47.1.590).

(3) Pardessus, n. 616.

La règle s'appliquerait tout aussi bien au propriétaire du navire entier qu'à un simple participant, quelque faible que fût sa portion; mais il va de soi que la saisie ne porterait que sur le seul intérêt appartenant au débiteur et ne pourrait entraîner la vente totale. Il n'y a lieu à un semblable résultat que lorsque la dette est du nombre de celles qui grèvent l'intégralité du bâtiment. Nous avons déjà, sous l'art. 190, rappelé les droits différents que chaque créancier tire de sa position particulière; et nous verrons plus tard que la licitation, en ce qui concerne les navires, est soumise à des règles restrictives qui ne permettent pas d'y avoir recours, par cela seul qu'il y a indivision.

Article 198.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

SOMMAIRE.

1683. Définition du mot *commandement*; comment il y a lieu de procéder.

1683. On appelle *commandement* l'acte par lequel un huissier somme le débiteur de remplir l'obligation à laquelle il est soumis : il ne peut être fait qu'en vertu d'un titre exécutoire.

La saisie serait nulle si elle n'était pas précédée d'un commandement.

La saisie ne peut être poursuivie qu'après l'expiration complète du délai fixé par la loi, mais elle peut être retardée.

S'il s'était écoulé un an et un jour depuis la date du commandement, cet acte serait périmé, suivant l'opinion générale, et il devrait être signifié un nouveau comman-

dement avant de procéder à la saisie (1). Mais M. Dufour a fait observer que cette espèce de péremption ne résulte d'aucun texte et que les actes extrajudiciaires ne sont soumis qu'à la prescription générale de trente ans, à moins qu'une disposition formelle de la loi n'en ait disposé autrement (2).

Il y aurait nullité de la saisie s'il était prouvé, même par témoins, que le délai tout entier de vingt-quatre heures n'est pas accompli; la loi n'exige pas cependant que le commandement fasse mention de l'heure à laquelle il a été remis, ni même si c'est *avant* ou *après* midi. Si la saisie était faite dès le lendemain même du commandement, l'huissier devrait donc constater dans le procès-verbal qu'il n'y a été procédé qu'après l'expiration du délai de vingt-quatre heures; une omission même à cet égard ne pourrait toutefois entraîner nullité.

Article 199.

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilége sur le navire, aux termes de l'art. 191.

SOMMAIRE.

1684. Distinctions pour savoir à qui le commandement doit être fait.

1684. Cet article établit une distinction qui n'avait

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 181; Dageville, t. 2, p. 69; Dalloz, *Rép.*, n. 115.
(2) Dufour, n. 642, et Cass., 27 mars 1821.

pas été faite dans le projet soumis au Conseil d'Etat; s'il s'agit d'une action personnelle dirigée contre le propriétaire, en vertu de titre non spécialement applicable au navire ou, en d'autres termes, d'une créance, quelle qu'en soit la nature, pourvu qu'elle ne soit pas au nombre de celles que la loi déclare privilégiées, le commandement, suivant les principes généraux, doit être fait à la personne ou au domicile du propriétaire; mais s'il s'agit d'une action intentée à raison de l'une des créances, que l'art. 191 déclare privilégiées sur le navire, toutes significations et même le commandement peuvent être faits au capitaine quand le propriétaire est absent, et n'a point sur les lieux une autre personne chargée de ses pouvoirs spéciaux ; on a craint, dans ce cas, et on a voulu éviter le danger de laisser échapper le navire affecté à la dette privilégiée pendant les lenteurs de la procédure.

Si le privilége est éteint, la créance est pure et simple et le second paragraphe de notre article ne lui est plus applicable (1).

Si le propriétaire avait un domicile élu par l'acte constitutif de la créance, ou par tout autre acte valable, ce serait à ce domicile que les significations devraient être faites; s'il est déclaré absent, le commandement serait fait aux envoyés en possession ou à l'administrateur légal ; s'il habite les pays étrangers, au procureur impérial près le tribunal où sera portée la demande (C. civ., art. 134; C. proc. civ., art. 69, § 9).

Article 200.

L'huissier énonce dans le procès-verbal :

---

(1) *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 115, en note.

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le paiement;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré; les noms du propriétaire et du capitaine;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canaux, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

SOMMAIRE.

1685. Formalités en ce qui concerne le procès-verbal; quels objets sont, de plein droit, réputés faire partie du navire; et quels sont ceux qui en sont distincts.

1685. L'huissier doit se transporter à bord du navire, assisté de deux témoins, qui signeront l'original et la copie; mais, quoique le procès-verbal doive être fait dans les formes tracées par le Code de procédure civile pour les saisies-exécutions, il n'est pas nécessaire qu'il contienne le commandement itératif prescrit par l'art. 586, C. proc. civ., qui n'est prescrit par la loi que dans le cas où la saisie est faite dans la demeure même du débiteur (1).

L'article énumère avec soin les énonciations qui doivent être faites par le procès-verbal, mais ne fait pas

(1) Pardessus, n. 611; Dalloz, *Rép.*, n. 119; Dufour, n. 659; Bédarride, n. 175. — *Contrà*, Dageville, t. 2, p. 72.

connaître si elles sont toutes prescrites à peine de nullité: les tribunaux apprécieraient donc et décideraient selon les circonstances.

Le tribunal, dont il est question et devant lequel la vente doit être poursuivie, est le tribunal civil (avis du Cons. d'État, 17 mai 1809); par suite, le ministère des avoués est obligatoire (1); élection de domicile doit être faite par le créancier dans le lieu où il siége, et, en outre, dans le lieu où le navire saisi est amarré.

Le procès-verbal pourrait, sans danger, ne pas contenir un inventaire exact des agrès et apparaux; les voiles, cordages, vergues, mâts, ancre, gouvernail, étant indispensables à la manœuvre du bâtiment, doivent de plein droit être considérés comme faisant partie du navire. Toutefois ils ne sont pas confondus avec lui et pourraient être revendiqués par celui à qui ils appartiennent (2).

S'ils ont été désignés, on décide encore, et par le même principe, que l'adjudicataire aurait droit aux autres agrès et apparaux qui se trouveraient sur le navire, en outre de ceux qui avaient été énoncés; l'énonciation incomplète ne peut avoir pour effet de restreindre les droits qui existent indépendamment même de toute énonciation.

D'autres règles s'appliquent à l'artillerie et aux munitions, qui ne peuvent être atteintes par la saisie qu'autant qu'elles sont mentionnées dans le procès-verbal, parce que l'artillerie et les munitions de guerre ne sont pas nécessaires pour naviguer le navire (3).

Le doute existe pour la chaloupe et le canot, s'ils n'ont pas été expressément mentionnés; dans l'ancienne

---

(1) Aix, 10 mai 1858; Rouen, 4 déc. 1861 (S.58.2.671 et 62.2.263).
(2) Emerigon, chap. 6, sect. 7, § 2.
(3) Boulay-Paty, t, 1er, n. 193.

jurisprudence, Valin enseignait que ces objets n'étaient pas compris dans la saisie (1); l'opinion contraire était soutenue par Emerigon, et a été généralement adoptée de nos jours, parce que la chaloupe et le canot sont indispensables pour la navigation (2).

Article 201.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, art. 69.

SOMMAIRE.

1686. A qui doivent être faites les notifications.

1686. Le propriétaire doit être averti de la saisie qui

---

(1) Valin, liv. 1er, tit. 14, art. 2.

(2) Emerigon, chap. 6, sect. 7; Boulay-Paty, t. 1er, p. 191; Dageville, t. 2, p. 74; Delvincourt, t. 2, p. 198; Dufour, n. 526.

a été pratiquée avant qu'il soit procédé à une vente, qui aura pour effet de le déposséder : cette notification est donc une formalité essentielle dont l'omission annulerait la procédure.

L'art. 201 prescrit la notification, soit au propriétaire, soit au capitaine, mais d'après une distinction fondée sur de tout autres considérations que celles qui ont été exposées sous l'art. 199.

La notification et la citation sont faites au propriétaire, s'il demeure dans l'arrondissement du tribunal civil, devant lequel la vente est poursuivie; elles sont données au capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine, si le propriétaire n'est point domicilié dans cet arrondissement.

Dans le premier cas, la notification doit être faite dans un délai de trois jours, qui, suivant les règles ordinaires, ne commence à courir que du lendemain du jour où la saisie a eu lieu. Dans le second cas, ce délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi de la distance entre le lieu où le navire est saisi et le domicile du propriétaire.

Cette augmentation de délai ne s'explique pas, puisque la notification est faite au capitaine qui est sur les lieux mêmes : ou il fallait exiger la notification au propriétaire dans tous les cas, ou il ne fallait pas augmenter le délai à raison des distances ; mais la disposition de la loi est formelle et ne se prête aux interprétations que l'on a essayé de lui donner; d'ailleurs elle est utile pour donner toute certitude que le propriétaire, quoique absent, sera pleinement averti.

La signification et la citation données au propriétaire sont faites, suivant les principes généraux, à personne

ou à domicile. Quand elles sont données au capitaine; l'art. 201 exige qu'elles soient toujours faites à la personne même; l'huissier est tenu de se conformer à cette disposition de la loi pour tous les actes de son ministère.

En outre et indépendamment des délais fixés pour la signification et de l'augmentation accordée dans le cas prévu par le second paragraphe de l'article, la citation devant le tribunal est donnée aux délais ordinaires fixés par le Code de procédure civile, art. 1033, pour toutes les citations, sommations et autres actes faits à personne ou à domicile (1).

Si le navire n'a point de capitaine, la signification devrait être faite, dans tous les cas, au vrai domicile du propriétaire, quoiqu'il ne fût pas dans l'arrondissement du tribunal : cette décision de Valin devrait encore être suivie (2). Elle devrait être étendue au cas où le capitaine serait absent, se cacherait, et à toute autre circonstance rendant impossible à l'huissier l'exécution de la loi qui l'oblige de parler à sa personne ou à celui qui le représente. On doit considérer comme représentant le propriétaire ou le capitaine, le gardien qui est placé sur tout bâtiment désarmé (3).

La signification et la citation seraient faites au procureur impérial près le tribunal où sera portée la demande, si le propriétaire est hors de France ou n'a pas de domicile connu (C. proc. civ., art. 69).

---

(1) « Le jour de la signification, ni celui de l'échéance, ne seront jamais comptés « pour le délai général fixé pour les ajournements, les citations, sommations et au- « tres actes faits à personne ou à domicile : ce délai sera augmenté d'un jour à « raison de trois myriamètres de distance; et quand il y aura lieu à voyage ou aller « et retour, l'augmentation sera du double. » (C. proc., art. 1033).

(2) Liv. 1er, tit. 14, art. 3, et tous les auteurs. — *Contrà*, Bédarride, n. 192.

(3) Bédarride, n. 192; Dufour, n. 680.

Article 202.

Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux,

Il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la Bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimé dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département.

SOMMAIRE.

1687. Criées et publications; à quel moment peuvent-elles être faites?

1687. La loi a divisé les navires en deux catégories : ceux dont le tonnage est au-dessus de dix tonneaux, et ceux qui n'atteignent pas cette limite. L'art. 202 s'occupe des premiers.

Les criées et publications consistent dans la lecture à haute voix d'un acte contenant toutes les indications exigées par l'art. 204; elles sont faites par un huissier, de huitaine en huitaine, sans qu'il soit exigé qu'elles aient eu lieu le dimanche, ainsi que le prescrivait l'ordonnance de 1681 (liv. 1er, tit. 4, art. 4), et aux endroits indiqués par l'article 202.

Ces formalités, suivant l'opinion générale, pourraient être accomplies avant le jour fixé pour comparaître, mais seulement après que la saisie a été notifiée, et l'assignation au terme ordinaire donnée au propriétaire. Il doit

en être dressé procès-verbal pour justifier que la disposition de la loi a été exécutée (1). M. Dufour a soutenu avec force, au contraire, qu'il ne pouvait être procédé aux prescriptions de l'art. 202 qu'après les délais de comparution et lorsque le tribunal, après avoir ordonné la vente, avait commis le juge devant qui elle devait avoir lieu. Si la loi est obscure, c'est l'interprétation la plus favorable au saisi qui doit être suivie dans tous les cas, et il semble convenable de ne point donner, avant que la justice ait prononcé, une pareille publicité à la saisie.

Ce n'est qu'à défaut de papiers publics, quelle qu'en soit la nature, au lieu où siége le tribunal, qu'il est permis de recourir à ceux qui s'impriment dans un autre arrondissement du même département (2).

Quoique la loi soit muette, il faut décider que les dispositions de l'art. 202 doivent être observées à peine de nullité.

Article 203.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches :

Au grand mât du bâtiment saisi;

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède ;

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce.

SOMMAIRE.

1688. Où doivent être placées les affiches et comment en est-il justifié ?

---

(1) Valin, sur l'art. 1er, t. 14 liv. 1er; Boulay-Paty, t. 1er, p. 201 ; Dageville, t. 2, p. 80; Dalloz, *Rép.*, n. 129 ; Pardessus, n. 612; Dufour, n. 708 et suiv.

(2) Observ. du Tribunat; Locré, t. 18, p. 373.

1688. Des affiches devant être apposées après chaque criée, la loi exige donc au moins trois appositions d'affiches.

Dageville enseigne que les affiches devraient être placées à la Bourse, soit du lieu où est amarré le bâtiment, soit du lieu où siége le tribunal (1). La rédaction de l'article paraît plus restreinte; mais il est à désirer, dans l'intérêt du saisi surtout, et souvent aussi des créanciers, que la vente reçoive la plus grande publicité.

Ces diverses formalités sont justifiées dans les formes consacrées par le droit commun (2).

Article 204.

Les criées, publications et affiches doivent désigner :

Les nom, profession et demeure du poursuivant;

Les titres en vertu desquels il agit ;

Le montant de la somme qui lui est due ;

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré ;

Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi ;

Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine;

Le tonnage du navire ;

Le lieu où il est gisant ou flottant ;

Le nom de l'avoué du poursuivant ;

La première mise à prix ;

---

(1) T. 2, p. 82. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 203.

(2) Pardessus, n. 612; Dalloz, *Rép.*, n. 132; Dufour, n. 716.

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

SOMMAIRE.

1689. L'article s'applique au navire soit amarré, soit flottant.

1689. Le navire peut être valablement saisi, qu'il soit *gisant*, c'est-à-dire dans le port et amarré au quai, ou *flottant*, c'est-à-dire hors du havre, étant à flot sur ses ancres (1), parce qu'il ne semble pas impossible, dans une pareille situation, d'accomplir les formalités exigées par la loi; s'il est en pleine mer, et alors muni, dans ce cas, de ses expéditions, il y a impossibilité légale tout aussi bien qu'impossibilité physique.

Cet article doit être littéralement exécuté, à peine de nullité.

Article 205.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à un jour fixé par son ordonnance.

SOMMAIRE.

1690. Juge commis par le tribunal pour recevoir les enchères; formalités à remplir; pouvoirs du tribunal et du juge commis.

1690. Le tribunal civil devant lequel la vente est poursuivie désigne un de ses membres pour recevoir les enchères et présider à la vente du navire. Les premières enchères sont reçues au jour fixé par l'ordonnance du

---

(1) Valin, sur l'art. 5, tit. 14, liv. 1er, et tous les auteurs, sauf Dufour, n. 623.

juge et indiqué par l'affiche; et les autres de huitaine en huitaine.

Le Code n'a point consacré l'usage anciennement existant, au témoignage de Valin, de signifier, à mesure qu'elles se font, à la partie saisie, les criées et les jugements qui donnent acte des enchères et prononcent les remises; il n'y a donc pas lieu de s'y conformer.

Des incidents peuvent s'élever. Il est hors de doute que c'est au tribunal seul qu'il appartient de statuer sur les difficultés de fonds, par exemple sur les demandes en distraction, ou sur les nullités de procédure proposées par le saisi; mais que décider s'il s'agit de mesures de pure exécution, et la décision appartiendra-t-elle au juge commis? La Cour de cassation, chambre des requêtes, sans trancher la question, a décidé que, dès qu'il y a contestation au moins, le juge commis était incompétent (1). Dans l'espèce, il s'agissait d'une clause dont on demandait l'insertion au cahier des charges, clause qui ne changeait rien aux conditions de la vente, n'avait pour but que de mieux expliquer les conséquences légales d'un fait énoncé déjà, et n'était en un mot, suivant les expressions mêmes de l'arrêt, contre lequel on s'était pourvu, que l'exécution de la loi, favorable, d'ailleurs, aux intérêts de toutes les parties. Lorsqu'il s'agit d'une simple mesure pour arriver à l'exécution du jugement ayant ordonné la vente, le juge commis semblerait devoir être investi d'un pouvoir suffisant pour prononcer et empêcher le saisi d'entraver une expropriation que le système entier de la loi a pour but de rendre aussi prompte que possible.

Toutefois, et quoique la distinction entre les difficul-

---

(1) Cass., 4 juill. 1859 (J.-P.59, p. 1152).

tés de fonds et celles de simple exécution soit aisée à saisir en théorie, la pratique pourra amener des questions qui paraîtront douteuses, et que le juge devra trancher pour établir sa compétence. Le Code de commerce, ainsi que le rappelle l'arrêt de la Cour de cassation, ne confère aucun pouvoir de juridiction au juge commis; il ne peut les tenir du droit commun; le système adopté par la Cour de cassation paraît donc conforme aux principes généraux; un système opposé, quoi qu'on fît, semblerait toujours entaché d'arbitraire (1).

Article 206.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

SOMMAIRE.

1691. Les formalités exigées par le Code de commerce doivent être remplies à peine de nullité.

1692. Remises accordées par le juge; dans quels cas; effets qu'elles produisent.

1691. Quoique le Code ne s'en soit pas expliqué d'une manière formelle, il y a unanimité entre les auteurs pour décider que toutes les formalités exigées par les articles qui précèdent doivent être observées à peine de nullité : « La nature et l'objet de ces formalités suffisent, dit Pardessus, pour conclure que le tribunal devrait ordonner que la procédure où elles auraient été omises soit

(1) Dufour, n. 737.

refaite à partir du premier acte irrégulier » (1). Mais l'irrégularité doit être proposée avant l'adjudication définitive (2). Le tribunal statue en audience publique, et si la demande est rejetée, il est passé outre à l'adjudication.

Le navire est déclaré définitivement acquis, suivant la disposition de cet article, à celui qui en a offert le prix le plus élevé, sans qu'une nouvelle enchère ait couvert la sienne pendant le temps nécessaire à l'extinction de trois feux. Cette formalité est copiée sur celles qui sont suivies pour la vente des immeubles, et il y a lieu, par suite, de se conformer aux articles 706 et 707, C. proc. civ.; mais il n'y a point possibilité de surenchère.

1692. La disposition qui permet au juge d'accorder une ou deux remises de huitaine chacune est copiée de l'art. 8, tit. 14, liv. 1er de l'ordonnance, et a soulevé au Conseil d'Etat une assez vive discussion, fondée sur les inconvénients signalés par Valin lui-même; cette disposition a été adoptée cependant sur l'observation de M. Beugouen, que les juges n'usaient de la faculté qui leur était accordée qu'avec une grande discrétion (3). Au jour indiqué pour la dernière remise, l'adjudication définitive se fait à l'audience au profit du dernier enchérisseur.

A la même séance, M. Janet proposa de décider : 1° si le juge pourrait proposer d'office la remise, ou s'il devrait attendre la réquisition des parties; 2° si, nonobstant la remise, le dernier enchérisseur se trouverait lié; mais le Conseil d'Etat, au lieu de résoudre ces questions, rentra dans la discussion générale du principe des remises, qui fut de nouveau, ainsi que nous l'avons dit, adopté.

---

(1) *Dr. comm.*, n. 613. — *Sic*, Dageville, t. 2, p. 84; Dalloz, *Rép.*, n. 133; Dufour, n. 715. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 207.

(2) Pardessus, n. 613; Dufour, n. 732.

(3) Procès-verbaux. 11 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 315 à 317.

Locré, sur la première question, enseigne avec raison que le texte qu'il s'agit d'interpréter étant copié de l'ordonnance de 1681, le commentaire qui en avait été fait doit encore être suivi de nos jours (1) : « Aux termes de cet article, dit Valin, le juge peut donc accorder au saisi une ou deux remises, et même il peut les ordonner *d'office*, s'il voit que le navire ne soit pas porté à peu près à sa juste valeur » (2).

Sur la deuxième question, nous suivons également Valin : « S'il s'agit, dit-il, d'une remise du nombre des deux que cet article permet au juge d'accorder; en ce cas, qu'elle soit requise de la part du poursuivant, ou qu'elle soit ordonnée d'office par le juge, comme il en a le droit sans contredit, malgré le poursuivant même, nul doute que le dernier enchérisseur ne soit tenu d'y acquiescer ou de la souffrir, sans pouvoir *rétracter son enchère*, parce qu'il a dû s'attendre à la remise sur le fondement de cet article » (3). Ce n'est qu'en admettant, hypothèse, aujourd'hui au moins, tout à fait sans application, qu'une remise nouvelle, en dehors de celles que la loi a formellement autorisées, serait accordée par le juge, que l'enchérisseur, suivant Valin, pouvait se dégager, parce qu'il n'avait pas dû s'attendre à cette remise (4). Locré, sur le fondement d'une observation faite au Conseil d'Etat par M. Bérenger, soutient une opinion contraire; mais elle ne peut être suivie (5).

---

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 52.

(2) Sur l'art. 8, tit. 14, liv. 1er de l'ord. de 1681. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 214; Pardessus, n. 612; Dageville, t. 2, p. 88; Bédarride, n. 209, Dufour, n. 726.

(3) Sur l'art. 8, tit. 14, liv. 1er de l'ord. de 1681. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 213 et suiv.; Pardessus, n. 612; Dageville, t. 2, p. 88; Dufour, n. 729.

(4) Pardessus, 612; Boulay-Paty, t. 1er, p. 212; Dageville, t. 2, p. 87; Dalloz, *Rép.*, n. 138.

(5). Procès-verbal, 11 juill. 1807, Locré, t. 18, p. 305; *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 53; Bédarride, n. 211.

Article 207.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

Il sera exercé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

SOMMAIRE.

1693. Règles en ce qui concerne les bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous; le juge ne peut accorder de remises pour l'adjudication.

1693. Pour les barques, chaloupes et autres bâtiments d'un port inférieur à dix tonneaux, les trois publications ont lieu pendant trois jours consécutifs, et une seule apposition d'affiches suffit; l'adjudication est faite à l'audience, au jour indiqué pour la vente, sans que les enchères soient reçues dans l'intervalle des criées.

Il est évident, toutefois, qu'il s'agit seulement, quelle que soit la dénomination employée, de bâtiments de mer susceptibles du droit de suite (V. *suprà*, n. 1626).

Cet article a dérogé à l'art. 620, C. proc. civ., et doit seul être suivi; il simplifie les formalités et abrége les délais qui sont nécessaires pour parvenir à la vente des navires d'un plus fort tonnage.

Valin, sur l'article de l'ordonnance de 1681, correspondant à celui-ci, enseigne que le juge pouvait accorder, même d'office, une ou deux remises pour l'adjudication définitive, quoique l'ancienne loi fût muette à cet égard comme la nouvelle (1). Les auteurs modernes

(1) Sur l'art 9, tit. 14, liv. 1er.

hésitent à se prononcer dans le même sens, et cependant, entraînés sans doute par l'autorité de Valin, croient pouvoir accorder au juge un pouvoir que la loi n'a pas mentionné; ils décident en outre que, dans ce cas, les remises ne pourraient être chacune que d'un jour (1).

Nous croyons, quant à nous, que le juge engagerait gravement sa responsabilité en usant du pouvoir que ces auteurs lui accordent. L'analogie qu'on invoque avec le cas prévu par l'art. 206 serait, dans tous les cas, une raison de décider insuffisante; mais elle est d'autant moins invocable, qu'il est bien certain que la loi a voulu priver les propriétaires de navires au-dessous de dix tonneaux de bien des garanties qu'elle a exigées, quand il s'agit de navires d'un plus fort tonnage; qu'y a-t-il donc de choquant à proscrire la faculté des remises qui entraînent des frais accessoires et dont l'utilité a même été contestée pour les navires au-dessus de dix tonneaux (2)?

L'adjudication ne peut être faite qu'après l'expiration de huit jours francs depuis la signification de la saisie, et ces huit jours seraient augmentés des délais ordinaires à raison des distances.

Si la saisie porte sur deux navires, dont l'un excède dix tonneaux, dont l'autre est inférieur à cette limite, les poursuites ne devant pas être divisées, il y aurait lieu d'observer les formalités exigées pour le plus grand des deux bâtiments.

Article 208.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions

(1) Pardessus, n. 612; Dageville, t. 2, p. 91; Boulay-Paty, t. 1er, p. 217.

(2) *Sic*, Bédarride, n. 219; Dufour, n. 754; Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 133.

du capitaine ; sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

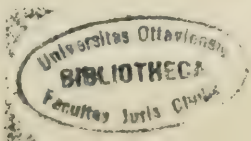
SOMMAIRE.

1694. L'art. 208 ne crée pas un droit particulier en faveur du capitaine : il renvoie au droit commun.

1694. Le droit de nommer le capitaine ne peut appartenir à d'autres qu'au propriétaire du navire ou à l'armateur, à qui le propriétaire a délégué ce droit. L'adjudication est donc considérée de plein droit comme un congé signifié au capitaine nommé par l'ancien propriétaire saisi, puisqu'elle doit avoir pour effet de transmettre la propriété pleine et entière à l'adjudicataire : le capitaine mandataire du premier, et ne pouvant agir qu'en cette qualité, reste évidemment sans titre et sans pouvoir, quand la propriété appartient au second. L'ordonnance de la marine, en le proscrivant (liv. 1er, tit. 14, art. 13), rappelait un usage contraire, qui avait existé dans l'ancien droit maritime, et qui était depuis longtemps aboli.

Cet effet n'est produit de plein droit et sauf l'application, s'il y a lieu, de l'art. 220 ci-après, que si l'adjudication porte sur le navire entier ; mandataire de tous les copropriétaires, il faut que tous perdent leur qualité, pour que le capitaine se trouve de plein droit dépouillé.

Nous verrons plus tard, sous l'art. 218, que le capitaine congédié par le propriétaire n'a droit à une indemnité que s'il y a convention par écrit à cet égard ; l'art. 208 n'a pas pour but de créer aucune obligation nouvelle, il se borne à réserver celles qui existaient et contre qui de droit, et enlève tout prétexte de prétendre que l'adjudicataire, substitué aux droits du propriétaire dépossédé, hériterait de ses charges et serait tenu de ses obligations envers le capitaine. S'il y a lieu à dédom-


Universitas Ottaviensis BIBLIOTHECA Facultas Juris Civilis

magement, l'action ne peut être intentée que contre l'ancien propriétaire, et nous verrons sous l'art. 218 quelle est l'étendue de ses obligations.

Des auteurs recommandables ont enseigné d'autres règles et fait naître de l'art. 208 un droit particulier à une indemnité en faveur du capitaine (1) : cette doctrine ne saurait être admise. Il est certain que le droit accordé par la loi au propriétaire est absolu; est-ce qu'un pur caprice est plus respectable que la force majeure qui dessaisit le propriétaire, et peut avoir été amenée par toute autre cause que sa faute ou son imprudence?

Pardessus enseigne que pour tous les cas d'adjudication, par suite de vente en justice, autres que la saisie, l'acquéreur ne pourrait congédier le capitaine, à qui une indemnité aurait été promise, qu'en la payant, sauf son recours contre le précédent propriétaire; nous croyons avec M. Dufour que cette distinction ne doit pas être admise, et que le capitaine ne peut jamais exercer de recours que contre celui dont il a été le mandataire (2).

Article 209.

Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront éga-

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 220; Dageville, t. 2, p. 93.
(2) *Dr. comm.*, n. 627. — *Sic*, Bédarride, n. 288. — *Contrà*, Dufour, n. 764.

lement contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages-intérêts et des frais.

SOMMAIRE.

1695. Obligations de l'adjudicataire et précautions qu'il doit prendre pour le paiement du prix. Abolition de la contrainte par corps.

1695. Avant d'entrer dans aucune autre explication, nous devons rappeler que la loi du 22 juillet 1867, en abolissant la contrainte par corps en toute matière civile et commerciale, a nécessairement modifié le texte de l'article ci dessus, et que cette voie rigoureuse de contrainte a cessé de pouvoir être exercée, dans les cas prévus par notre texte.

L'adjudicataire doit payer ou consigner le prix dans le délai de vingt-quatre heures, et le saisissant, en outre, peut et même doit, lorsque les opposants l'exigent, faire revendre le navire sur folle enchère si l'adjudicataire ne remplit pas l'obligation qui lui est imposée : à défaut du saisissant, et faute par lui d'agir, le droit de poursuivre directement la revente appartiendrait évidemment à tout créancier, et même au saisi (1).

Il est naturel de décider que cette revente, poursuivie sur celui qui s'était follement porté adjudicataire, sera précédée d'un commandement au fol enchérisseur, de payer ou de consigner ; mais les seules formalités énumérées dans cet article seront du reste observées, et le premier adjudicataire reste responsable pour le paiement de la différence, si le prix reste inférieur à celui qu'avait donné la première adjudication, ainsi que pour les dommages, les intérêts et les frais.

Si la revente donnait, au contraire, un prix plus élevé,

(1) Demangeat sur Bravard, t, 4. p. 135.

cet excédant, dont il serait juste de déduire les frais de la folle enchère, appartiendrait aux créanciers, et, après eux, au saisi lui-même.

L'art. 209 donne à l'adjudicataire le choix, soit de payer au créancier poursuivant, soit de consigner au greffier ; mais, dit Pardessus, « si l'adjudicataire a reçu opposition dans les vingt-quatre heures, il est tenu de consigner » (1).

La loi n'oblige pas l'adjudicataire à attendre l'expiration des vingt-quatre heures qui lui sont fixées ; c'est un délai de rigueur qu'il ne peut pas dépasser, mais qu'il est libre de devancer : dans tous les cas, l'art. 212 donne aux créanciers un délai de trois jours pour former opposition à la délivrance du prix : il faut donc bien admettre que le paiement fait entre les mains du créancier poursuivant, laisse l'adjudicataire exposé à un recours, dans le cas où un compte exact et fidèle n'a pas été rendu des deniers à tous les opposants qui se sont présentés dans le délai de trois jours ; c'est donc à ses risques et périls que l'adjudicataire choisit ce mode de paiement (2), et la loi peut-être aurait dû l'en avertir d'une manière plus explicite.

S'il consigne, il est à l'abri de tout recours ; le greffier doit verser les fonds à la caisse des consignations (Ord. 3 juillet 1816, art. 2). L'adjudicataire doit faire substituer son nom à celui du saisi sur l'acte de francisation ; si ce dernier refuse de lui en faire la remise, l'adjudicataire pourra s'en faire délivrer un nouveau.

Article 210.

Les demandes en distraction seront formées et

---

(1) *Dr. comm.*, n. 614.

(2) Dageville, t. 2, p. 96 ; Boulay-Paty, t. 1er, p. 224 ; Bédarride, n. 229 ; Dufour, n. 767.

notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente.

SOMMAIRE.

1696. Personnes diverses en faveur desquelles cet article a été écrit.
1697. Règles à suivre si la demande n'est faite qu'après l'adjudication ; contre qui doit-elle être dirigée ?

1696. La loi a pensé qu'un navire pourrait être saisi comme appartenant en totalité à celui qui n'en aurait en réalité qu'une partie ou lorsqu'il s'agirait d'une dette ne frappant point le navire lui-même ; il était tout naturel, en pareille circonstance, d'accorder au copropriétaire le droit de demander que sa part soit distraite et ne soit pas comprise dans l'adjudication ; c'est le cas qu'a eu en vue principalement cet article, et dont parle seulement Valin sur l'article de l'ordonnance qui correspond à l'art. 210 ; la disposition trouverait également son application, toutefois, dans le cas plus rare où quelques-uns des accessoires du navire, tels que le canot, la chaloupe, l'artillerie ou tout autre objet, appartiendraient à des tiers ; ils devraient être distraits de la vente et remis à leur légitime propriétaire (1).

Nous avons dit plus haut que la vente pouvait être régulièrement poursuivie contre ceux dont les noms figurent sur l'acte de francisation et les registres de la douane, et qui sont, pour les tiers, les seuls propriétaires, mais jusqu'à preuve contraire, parce que le droit peut être établi, selon nous, même à l'égard des tiers,

(1) Emerigon, chap. 6, sect. 7, § 2.

indépendamment de toute mention de la vente, sur l'acte de francisation et les registres de la douane. Il ne peut donc, dans notre système, y avoir lieu à la moindre difficulté, quand il s'agira d'accorder à ces propriétaires le droit de demander la distraction; et c'est pour eux spécialement, il faut le dire, que l'art. 210 semble avoir été écrit : pour les auteurs qui professent une doctrine contraire à la nôtre, ils ne peuvent, sans contradiction manifeste, décider que la qualité de propriétaire, quand il s'agit de revendiquer, s'établit à l'égard des tiers autrement que dans toute autre circonstance (1); mais le texte de l'art. 210 semble un très-puissant et nouvel argument à l'appui des règles que nous avons enseignées.

La demande en distraction pour produire effet et empêcher la vente doit être formée avant l'adjudication et notifiée au greffe du tribunal devant lequel la vente se poursuit ; si la demande avait été faite entre les mains de l'huissier durant les criées, elle devrait être renouvelée au greffe.

1697. Si la demande en distraction n'est faite qu'après l'adjudication, elle est convertie de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente ; elle est assimilée à cette opposition ou saisie-arrêt de la manière la plus complète pour ses effets et pour les conditions à remplir, et doit, par suite, aux termes de l'art. 212, être faite dans les trois jours qui suivent l'adjudication ; l'opposant prélèverait la somme représentant sa propriété dont il a été dépouillé ; passé ce délai, les droits du copropriétaire se réduiraient à un simple recours sur les biens de son débiteur et sur la partie des deniers provenant de la vente qui resteraient dispo-

(1) Dufour, n. 783.

nibles après le paiement des créanciers opposants (V. ci-après, art. 214).

M. Dufour a soutenu une opinion contraire, et il croit que le demandeur peut exercer ses droits tant que les deniers n'ont pas été versés entre les mains des créanciers (1). Si, en effet, comme le pense cet auteur, la loi n'a pas voulu assimiler cette demande en distraction tardive à une simple opposition, sa doctrine doit être suivie ; mais une règle contraire a paru à tous les auteurs avoir été écrite dans l'art. 210 : là est toute la question. La loi est à coup sûr fort rigoureuse, mais il ne faut pas oublier que l'art. 212 ci-après a consacré une dérogation au droit commun contre les créanciers que rien ne justifie ; nous admettrons volontiers que ces deux articles ne valent pas mieux l'un que l'autre, mais ce n'est point une raison pour ne pas les appliquer tels qu'ils ont été écrits.

Tous les auteurs ont observé que la règle qui purge ainsi la propriété, par suite de saisie faite *super non domino*, est une dérogation au droit commun ; l'ordonnance l'avait consacrée et le Code l'a maintenue. Ce résultat s'explique en considérant le navire comme pur meuble.

La demande en distraction nous paraît devoir être dirigée non-seulement contre le saisissant, mais aussi contre le saisi dont l'intérêt est en jeu ; elle est, dans tous les cas, aux termes de notre article, notifiée au greffe, et elle n'entraîne, par suite, aucun délai à raison des distances.

Article 211.

Le demandeur ou l'opposan aura trois jours pour fournir ses moyens.

---

(1) Dufour, n. 795 et suiv.; *Sic*, Demangeat, t. 4, p. 142.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

SOMMAIRE.

1698. Les délais ne peuvent être prorogés à raison des distances; effets du jugement et voies de recours.

1698. La loi, conformément au principe général, qui a voulu abréger autant que possible la durée des délais nécessaires pour arriver à la vente des navires, a restreint, dans les limites étroites fixées par l'art. 211, le temps accordé au demandeur en distraction ou à l'opposant, ainsi qu'au créancier poursuivant, défendeur dans cette circonstance, pour fournir les moyens et y contredire; ces délais ne doivent être prorogés à raison des distances; l'art. 1033, C. proc. civ., ne peut être appliqué dans cette circonstance (1).

La cause est portée à l'audience sur une simple citation : si le jugement admet la demande, il y a lieu de surseoir à la vente, dans le cas où le défendeur persiste, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'appel. Si le jugement rejette la demande, l'exécution provisoire peut en être ordonnée et l'adjudication poursuivie, nonobstant l'appel, à la charge par le saisissant de donner caution (2). Cette opinion généralement professée pourrait cependant faire difficulté (3).

Quant aux voies de recours, ce sont celles que le droit commun a établies : l'opposition et l'appel, et il faudrait y recourir dans les délais ordinaires qu'aucune disposition de la loi n'a modifiés.

---

(1) Pardessus, n. 615; Boulay-Paty, t. 1er, p. 231; Dageville, t. 2, p. 101; Dalloz, *Rép.*, n. 153; Dufour, n. 788.

(2) Pardessus, n. 615; Boulay-Paty, t. 1er, p. 232; Dageville, t. 2, p. 101; Dalloz, *Rép.*, n. 154; Bédarride, n. 240.

(3) V. Dufour, n. 738.

Article 212.

Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

SOMMAIRE.

1699. Cette disposition est d'une extrême rigueur; où l'opposition doit-elle être faite ?

1699. Tout créancier, chirographaire ou privilégié, non saisissant, peut former opposition.

L'acte par lequel le créancier opposant demande que les deniers provenant de la vente soient distribués conformément aux droits qui lui appartiennent, doit être formé dans le délai fixé par l'art. 212, et la déchéance frapperait également tous les créanciers, même mineurs ou interdits. Cette disposition copiée de l'art. 14, tit. 14, liv. 1er, de l'ordonnance, est contraire au droit commun, qui permet au créancier de se pourvoir jusqu'à ce que la distribution du prix ait été faite, et elle avait soulevé au Conseil d'Etat une discussion dont le résultat avait été de rejeter l'article et de revenir aux principes posés par le Code de procédure civile (1); cependant cet amendement n'a pas été inséré dans l'article tel qu'il a été définitivement adopté (2).

La déchéance dont il est question, au surplus, n'est prononcée que dans l'intérêt des autres créanciers, et non dans l'intérêt du saisi; et les opposants, même tardifs, ont droit à réclamer les fonds qui pourraient rester libres encore sur le prix de l'adjudication, après que les créanciers opposants ont été désintéressés.

---

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 320 et suiv.
(2) Locré, t. 18, p. 266.

Cet article si rigoureux ne dit même pas où cette opposition fatale doit être notifiée ; est-ce au tribunal de commerce, est-ce au tribunal civil, à l'adjudicataire?

Nous avons dit une fois pour toutes que la vente devait être poursuivie devant le tribunal civil; la seule fois que la loi fasse intervenir le tribunal de commerce, c'est pour dire que le prix peut être consigné au greffe de ce tribunal; mais celui qui le reçoit n'a pas autre chose à faire qu'à verser immédiatement les fonds à la caisse des dépôts et consignations (*suprà*, n. 1695). La Cour de Poitiers, cependant, paraît avoir jugé que les oppositions doivent être notifiées au greffe du tribunal de commerce ou à l'adjudicataire, ou à tous les deux par surcroît de précaution et non au tribunal civil, à la différence des demandes en distraction qui doivent être faites, ainsi que nous l'avons dit, au tribunal où se poursuit la vente (1). Des circonstances de fait justifient la décision en ce qu'elle a refusé de prononcer la nullité d'une opposition dont le poursuivant avait eu connaissance; et dans ce cas, en effet, que l'opposition précédant l'adjudication soit faite au tribunal civil; que plus tard, ainsi que l'enseigne M. Dufour, elle soit faite au même lieu ou au tribunal de commerce où est déposé le prix; ou à la caisse des dépôts et consignations, si le greffier l'y a versé; ou entre les mains du poursuivant, si le prix lui a été remis par l'adjudicataire (2); peu importe, du moment que l'opposition a été connue, il a fallu y avoir égard. La question n'a d'intérêt qu'autant qu'en fait elle est restée inconnue; régulièrement faite, dans ce cas le poursuivant est responsable; si elle a été faite d'une manière irrégulière, il n'est point en faute;

(1) Poitiers, 9 mai 1818 (S.48.2.662).
(2) Dufour, n. 809 et suiv.

et quant à nous, nous croyons que c'est au greffe du tribunal civil, de même que la demande en distraction, que doit être notifiée l'opposition à la délivrance des deniers, parce que c'est là que se poursuivra la procédure en distribution ; que, conformément à l'art. 213 ci-après, seront déposés les titres ; que sera rendu le jugement de clôture ; et l'opposant, en suivant cette marche, doit être à l'abri de toute crainte (1).

Article 213.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi, il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

SOMMAIRE.

1700. Le délai est de rigueur.

1700. La loi fixe encore un délai extrêmement court aux créanciers opposants pour produire, et bien entendu au greffe du tribunal civil, leurs titres de créance, et ils ne pourraient être relevés de la déchéance qu'ils ont encourue, même en produisant avant la clôture de la distribution provisoire faite par le juge-commissaire (2). Cette rigueur est en parfaite harmonie avec toutes les dispositions de ce titre du Code de commerce ; toutefois, s'appuyant sur les termes de cet article qui ont paru

---

(1) Bédarride, n. 245.

(2) Aix, 17 juill. 1828. — *Sic*, Vincens, t. 3, p. 128 ; Bédarride, n. 247 ; Dufour, n. 815.

moins formels que ceux des articles précédents, quelques auteurs ont enseigné que les créanciers pouvaient produire tant que la distribution n'était pas faite (1); il nous semble difficile d'admettre cette opinion en opposition manifeste avec la disposition analogue de l'article précédent, et sans que rien pût expliquer une semblable contradiction.

L'art. 213 désigne, par l'expression de *tiers saisi*, le débiteur poursuivi, et il est évident qu'il a intérêt à discuter les créances produites contre lui; l'expression est évidemment inexacte.

C'est au Code de procédure civile qu'il faut se reporter pour les formalités à remplir afin d'arriver ensuite à la distribution du prix faite par le juge désigné à cet effet par le tribunal, sur la requête du créancier poursuivant ou du débiteur saisi et sauf, bien entendu, l'application de l'art. 191 en ce qui concerne les créances privilégiées.

Article 214.

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'art. 191; et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et les frais.

SOMMAIRE.

1701. Comment doit être faite la distribution des deniers.

1701. La distribution des deniers doit être faite : 1° aux créanciers privilégiés et dans l'ordre établi par

(1) Dageville, t. 2, p. 103; Boulay-Paty, t. 1er, p. 235.

l'art. 191; 2° aux créanciers ordinaires qui ont formé opposition dans les délais prescrits et au marc le franc de de leurs créances; 3° s'il reste encore des fonds, aux créanciers qui ont des oppositions tardives, et également au marc le franc de leurs créances.

Le copropriétaire qui n'aurait pas demandé la distraction de ce qui lui appartient avant l'adjudication, mais qui aurait formé son opposition en temps utile, devrait d'abord, avant toute distribution, prélever les sommes représentant sa propriété dont il ne peut être dépouillé, ainsi que le montant de ses frais d'opposition. L'adjudication faite sans réclamation antérieure de sa part, lui a bien enlevé le droit de demander en nature la partie du navire qui lui appartient; mais elle ne le prive pas du prix de la vente représentant cette partie, qui n'a jamais été dans les biens du saisi.

S'il n'a pas formé son opposition en temps utile, il est primé par les créanciers privilégiés et par les créanciers opposants; mais cette disposition est à coup sûr bien assez rigoureuse sans que l'interprétation vienne encore l'aggraver; et il devrait être préféré à tous les autres créanciers qui, ne pouvant invoquer aucun privilége, ne doivent pas être admis à s'attribuer les deniers qui n'ont jamais appartenu à leur débiteur (1).

Il ne peut exister de doute que l'opposition régulièrement faite dans les délais de la loi conserve à tout créancier ses droits, tels qu'ils résultent de son titre, et le privilége qui lui appartenait.

Les dispositions du Code de commerce sur la procédure à suivre pour la vente des navires s'arrêtent ici;

---

(1) Valin, art. 11 et 14, tit. 14, liv. 1er; Boulay-Paty, t. 1er, p. 240; Dageville, t. 2, p. 2, p. 106; Dalloz, *Rép.*, n. 167; Bédarride, n. 249.

le Code de procédure est le seul guide pour régler tous les incidents.

M. Demangeat fait remarquer que « du moment qu'il s'agit d'un navire saisi et vendu dans un port français, l'art. 214 doit être appliqué, lors même que ledit navire serait étranger et appartiendrait à un étranger. »

« Attendu, dit la Cour de cassation, que si l'art. 3 du Code civil, en disant expressément que les immeubles possédés par des étrangers sont régis par la loi française, garde le silence sur les meubles, rien n'autorise à en conclure que ces derniers, dans la pensée du législateur, doivent être toujours et nécessairement soumis à la loi étrangère; qu'il ne saurait en être ainsi, tout au moins, dans les questions de possession, de privilége et de voies d'exécution; que l'art. 3 qui considère l'étranger comme soumettant sa personne par le seul fait de sa présence en France à toutes les lois de police et de sûreté, n'a pu vouloir mettre les meubles de cet étranger hors de l'atteinte des créanciers français (1).

Article 215.

Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

SOMMAIRE.

1702. L'art. 215 ne peut être invoqué ni pour les bateaux sur rivière, ni pour les navires étrangers.

---

(1) Cass., 19 mars 1872 (S.72.1.238); Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 147.

1703. Navire en voyage dans un port de relâche.
1704. La saisie conservatoire ne pourrait être autorisée.
1705. La caution est reçue devant le tribunal civil; quelle est l'étendue de son engagement.
1706. Dans aucun cas il n'est permis de saisir le navire muni de ses expéditions.
1707. Dettes contractées pour le voyage que va faire le navire; aucune distinction n'est à faire entre elles.
1708. A défaut de titre exécutoire, le navire ne peut être saisi, ni son départ être retardé par aucun moyen.

1702. Le Code de commerce s'est écarté dans cet article du système suivi par l'ordonnance de 1681 (article 18, tit. 14, liv. 1er), pour revenir à d'anciennes coutumes, et semble porter atteinte jusqu'à un certain point à l'exercice des droits légitimes des créanciers; mais des considérations puissantes et qui ont paru décisives ont fait adopter le système consacré par l'article 215 (1).

Quelque bien justifiée, toutefois, que soit une semblable disposition, elle est trop exorbitante pour l'étendre par l'interprétation et décider que l'art. 215 peut être invoqué quand il s'agit des bateaux sur rivière. Le mot *navire* employé dans l'intitulé du titre est générique, a-t-on dit, pour soutenir une opinion contraire; mais le livre entier est exclusivement consacré au commerce maritime; les dispositions de chacun des articles qu'il contient, et celles de l'art. 215 particulièrement, manquent de sens s'il s'agit de bateaux sur rivière, et nous demanderons quand donc ils seront prêts *à faire voile?* Nous repoussons donc la doctrine enseignée par quelques auteurs et consacrée même par un arrêt (2) qui assi-

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 322 et suiv. V. *Consulat de la mer*, chap. 278.

(2) Boulay-Paty, t. 1er, p. 245; Dageville, t. 2, p. 109; Dalloz, *Rép.*, n. 111; Bédarride, n. 264; Rennes, 21 mars 1812. — Cet arrêt a été cassé, et il permis d'induire des considérants que la Cour suprême était d'un avis contraire à celui de

mile les bateaux sur rivière aux bâtiments de mer (1).

L'art. 215 est également inapplicable au navire appartenant à des étrangers : ni la loi ni la discussion au Conseil d'Etat n'ont prévu cette hypothèse, mais la disposition, en cas de doute, doit être interprétée en faveur des saisissants et du droit commun. Il n'y a aucune raison pour étendre à la marine étrangère la protection dont on a voulu entourer la navigation française, et l'article 215 ne serait pour les étrangers qu'un moyen facile de frauder leurs créanciers, puisqu'ils ne laissent rien, le plus souvent, dans le pays qu'ils vont quitter, et où ils peuvent sans risques ni dommages ne jamais revenir (2).

Les étrangers seront tenus de donner caution pour éviter la saisie, dans tous les cas, et quelle que soit la cause de la dette. Cette opinion, toutefois, a trouvé des contradicteurs ; on a dit qu'il fallait, même à ce qu'il paraît aux dépens de nos nationaux, appeler dans nos ports les étrangers ; que l'article, d'ailleurs, ne protégeait pas seulement le pavillon, mais bien aussi les affréteurs dont les marchandises sont à bord et qui seront, le plus souvent, Français (3). Nous croyons, quant à nous, que l'article étant une dérogation manifeste au droit commun, introduite évidemment en faveur du pavillon, doit, quelque bien justifiée qu'elle soit, être entendue dans le sens le plus restreint, et que ce n'est pas trop exiger des étrangers que de demander qu'ils paient leurs dettes (4).

---

la Cour de Rennes ; toutefois la question, il faut en convenir, n'a pas été tranchée, parce qu'il y avait lieu à cassation par d'autres motifs. (V. Cass.. 25 oct. 1814). On avait fait valoir, dans l'espèce, que le bateau, quoique naviguant sur la Loire, était d'ailleurs propre à aller en mer ; cette considération eût été insuffisante, s'il n'était pas frété pour un voyage maritime.

(1) *Sic*, Dufour, n. 843 ; Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 109.

(2) Boulay-Paty, t. 1er, p. 244 ; Dageville, t. 2, p. 110.

(3) Bédarride, n. 265 ; Dufour, n. 846.

(4) *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 110.

1703. Le navire pourra-t-il être saisi en voyage dans le lieu où il a fait relâche? Par les mêmes motifs, il faut répondre négativement. Le doute ne pouvait exister que pour les dettes contractées au lieu même de la relâche; l'affirmative pour ce cas particulier seulement est admise, sauf au capitaine à obtenir mainlevée de la saisie en donnant caution (1).

1704. Un titre exécutoire est nécessaire pour faire procéder à une saisie; mais plusieurs auteurs enseignent que le président du tribunal de commerce pourrait permettre la saisie conservatoire, et que le navire serait retenu pendant qu'on plaide sur le titre (2). Nous ne pensons pas que la loi accorde ce pouvoir. Quelque généraux que soient les termes de l'art. 417, C. proc. civ., et quoique les navires soient meubles, il ne faut point oublier, et toute la procédure que nous venons d'expliquer en est la preuve manifeste, que ce n'est qu'avec une extrême réserve qu'on peut appliquer aux navires, à ces *maisons flottantes*, les règles écrites pour des effets mobiliers ordinaires; d'ailleurs, l'art. 418, C. proc. civ., semble écrit tout exprès pour établir la justesse de l'opinion que nous soutenons.

1705. La caution exigée par l'art. 215, et qui doit permettre dans tous les cas au navire de partir, est reçue devant le tribunal civil, dans l'arrondissement duquel a été pratiquée la saisie, et ce n'est qu'après que la caution a été admise que le navire peut mettre à la voile.

Il est certain que la caution ne pourrait invoquer, pour

---

(1) Delvincourt, t. 2, p. 197, note 7; Pardessus, n. 610; Boulay-Paty, t. 1er, n. 245; Dageville, t. 2, p. 109; Bédarride, n. 259; Dufour, n. 250.

(2) Dageville, t. 2 p. 109; Dalloz, *Rép.*, n. 109; Pardessus, n. 609; Dufour, n. 643; Bédarride, n. 164.

être déchargée, la force majeure qui a fait périr le navire, sauf à elle à le faire assurer; mais le cautionnement n'a-t-il d'autre objet que la représentation du navire à l'époque du retour déterminé par les expéditions, et cet événement décharge-t-il la caution? C'est l'opinion générale. Les créanciers, toutefois, ne seraient suffisamment garantis que sous la condition que la caution libérera le navire de toutes dettes contractées pendant le voyage, qui primeraient les anciens créanciers; elle devrait même répondre, s'il y avait lieu, des détériorations qui ont diminué la valeur du navire, puisqu'elle doit mettre les créanciers en même situation qu'au moment où le navire est parti. Toutefois cette double estimation ne serait pas sans difficulté. M. Dufour, s'en tenant au texte littéral, enseigne que le cautionnement s'applique aux dettes mêmes: mais comme il s'agit de dettes exigibles et que la loi parle, non de paiement, mais de cautionnement, il faut bien admettre que la caution ne pourra être poursuivie qu'après le retour à l'époque fixée et la vente du navire, et dans le cas seulement où le créancier, par le résultat de la vente, ne serait pas complétement désintéressé (1). Cette opinion ainsi entendue nous semble devoir être suivie.

1706. La loi, pour éviter toute difficulté, a prudemment déterminé dans quel cas le navire serait réputé prêt à faire voile, et elle décide que c'est lorsque le capitaine est muni de ses expéditions en bonne forme, c'est-à-dire du rôle d'équipage et des acquits de douane relatifs à son chargement. Son séjour dans le port, qui peut être prolongé par les vents contraires, n'a aucune influence et ne peut plus être pris en consi-

(1) Dufour, n. 853.

dération lorsqu'il est en règle sous ce rapport (1). Quant au billet de sortie, si le capitaine du port, par quelque motif de police, ne l'a pas délivré aussitôt que le navire a été muni de ses expéditions de douane, le navire n'en devrait pas moins être considéré comme prêt à faire voile (2).

1707. La restriction mise par l'article au principe qui rend insaisissable un navire prêt à mettre à la voile est de rigueur; et la Cour suprême a cassé l'arrêt qui avait validé la saisie d'un navire prêt à faire voile, sans déclarer que la saisie avait été opérée pour le paiement de dettes contractées pour le voyage que le navire allait entreprendre.

Les termes de l'article sont positifs et l'esprit qui y a présidé est certain; on a voulu punir la négligence de créanciers, peut-être fort anciens, attendant trop tard pour faire valoir leurs droits. Il faut donc rejeter la doctrine de M. Bédarride, enseignant que c'est en faveur des dettes privilégiés, à l'exclusion des dettes ordinaires, que le navire perd son caractère d'insaisissabilité; le navire prêt à faire voile est saisissable à raison des *dettes contractées pour le voyage qu'il va faire;* c'est le texte, et pour celles-là sans distinction; il est insaisissable pour les autres et sans distinction aussi entre les privilégiés et les ordinaires (3).

1708. La loi a voulu que la saisie comme la vente des navires fussent soumises à des règles spéciales que le Code de commerce établirait et ferait expressément connaître : nous les avons exposées avec détail, et il n'est pas plus permis de s'y soustraire que de les éluder. C'est cependant ce qui a été tenté.

---

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 322, et tous les auteurs.
(2) Dufour, n. 831.
(3) *Sic*, Dufour, n. 848. — *Contrà*, Bédarride, n. 253.

Quelquefois le créancier, faute d'un titre exécutoire et afin de se donner le temps de s'en procurer, a imaginé d'obtenir ordonnance du juge notifiée au capitaine du port portant défense de délivrer le billet de sortie. La Cour d'Aix a semblé valider cette marche, si la notification a précédé la délivrance des expéditions, circonstance qui, aux termes de notre article, aurait rendu le navire insaisissable (1); mais dans ces conditions mêmes, une semblable manière de procéder n'est autorisée par aucun texte; et nous ne voyons pas comment le capitaine du port peut être tenu de déférer à une semblable injonction complétement extra-légale; il devrait passer outre (2). Le tribunal de commerce de Marseille n'a jamais admis la régularité de semblables oppositions (3). Ce n'est pas évidemment une saisie, et on ne peut, en dehors de la loi, créer une autre procédure qui en aurait tous les résultats.

Quelquefois c'est au receveur des douanes que les créanciers se sont adressés, et ils ont formé opposition entre ses mains à la délivrance des expéditions. On a voulu assimiler cette procédure à la saisie-arrêt qu'autorise l'art. 557, C. proc. civ., lorsque des effets appartenant à un débiteur sont entre les mains d'un tiers. Il y a dans ces propositions autant d'erreurs que de mots.

Les expéditions ne sont ni le navire, ni des effets mobiliers appartenant au débiteur, appréciables à prix d'argent et susceptibles d'être vendus. Elles n'appartiennent d'ailleurs au débiteur que du moment où elles lui ont été délivrées. Jamais le navire lui-même n'a été entre les mains de la douane. Des actes de cette nature seraient

---

(1) Aix, 20 août 1819; Dalloz, *Rép.*, n. 99. — *Sic*, Bédarride, n. 257.
(2) *Sic*, Dufour, n. 385. — *Contrà*, Bédarride, n. 257.
(3) Jugement, 8 mai 1845 et 29 sept. 1851; *Rec. Mars.*, 21.1.254 et 30.1.237.

considérés comme une voie de fait non autorisée par la loi, ayant pour résultat de porter obstacle au départ du navire et de causer ainsi un préjudice dont la réparation serait due (1).

Nous avons parlé plus haut de la saisie conservatoire (*suprà*, n. 1704).

---

(1) Rennes, 28 fév. 1824 ; Rouen, 2 fév. 1841 ; Dalloz, *Rép.*, n 99 ; Pardessus, n. 610 ; Bédarride, n. 170 ; Dufour, n. 834.

TITRE III.

Des Propriétaires de Navires.

Article 216.

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

SOMMAIRE.

1708 *bis*. Projet de loi statuant sur un cas particulier de responsabilité.

1709. La loi n'a fait aucune distinction entre le propriétaire armateur et celui à qui cette qualité d'armateur n'appartient pas ; c'est que les tiers n'y avaient point intérêt ; ce propriétaire peut-il avoir un recours contre l'armateur ?

1710. Le propriétaire est tenu, désormais, dans tous les cas, des faits licites ou illicites du capitaine, par quelque personne qu'il ait été nommé ; loi du 14 juin 1841 ; fret du chargement appartenant à l'armateur.

1711. Crimes et délits ; complicité de l'armateur ou des chargeurs.

1712. L'article n'est pas applicable, si le propriétaire a ratifié ou s'il s'est personnellement obligé ; cas où il est complice du délit dont la punition est poursuivie.

1713. La loi est muette en ce qui concerne la cargaison ; c'est le droit commun qui serait applicable.
1714. Infraction aux devoirs imposés, dans l'intérêt public, au capitaine ; faits de l'affréteur ; faits du pilote lamaneur.
1715. Fautes commises par les gens de l'équipage.
1716. L'art. 216 est inapplicable à la navigation fluviale.
1717. Il peut être invoqué, même si le navire a péri, et contre les passagers pour leurs bagages, faculté d'abandon.
1718. Contre qui l'action doit être dirigée.
1719. L'abandon ne s'étend pas au profit des assurances.
1720. Cet abandon ne met point obstacle au délaissement à faire aux assureurs.
1721. Jusqu'à quel moment le droit d'abandon peut-il être exercé ; renonciation formelle ou tacite ; il éteint toutes les actions de tous les créanciers quand il est consommé ; la loi n'en a point déterminé la forme.
1722. Capitaine propriétaire soit de la totalité, soit d'une portion du navire.
1723. Navire indivis et dissentiment entre les copropriétaires.
1724. Si les copropriétaires ne font pas abandon, sont-ils tenus solidairement ; et le copropriétaire *gérant* peut-il être assimilé au capitaine, qui est seul nommé dans l'art. 216 ? Pouvoirs du gérant.
1725. Résumé des règles posées dans le commentaire de cet article, principe général, abandon fait en appel.

1708 *bis*. Un projet de loi présenté à l'Assemblée nationale le 5 janvier 1875, par le ministre du commerce, et que cette assemblée n'a pu adopter avant de se séparer ; présenté de nouveau au Sénat, par M. Grivart, le 19 mai 1876 et soumis en ce moment à ses délibérations, ajoute à l'art. 216 deux paragraphes ainsi conçus : « En cas de naufrage du navire dans un port mari- « time ou havre, ou dans les eaux qui leur servent « d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par « le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire « du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de « toute dépense d'extraction ou de réparation, ainsi que « de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire « et du fret des marchandises à bord.

« La même faculté appartient au capitaine qui est

« propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins qu'il « ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa « faute. »

Ces dispositions, ainsi que nous venons de le dire, n'ont pas encore été converties en lois, et laissent, par conséquent, les propriétaires de navire dans les cas particuliers ainsi prévus sous le coup d'une responsabilité dont ils ne peuvent s'affranchir dans l'état actuel de la législation. La jurisprudence, en effet, a décidé les difficultés qui se sont élevées contre les propriétaires, et sans doute, avec raison, quelque rigoureuse que puisse paraître une règle semblable dans les circonstances que nous allons exposer.

L'exposé des motifs s'exprime ainsi :

« Il arrive, quelquefois, qu'un navire coule à fond dans un port ou dans les eaux servant d'accès à ce port, ou cause des avaries aux ouvrages du port. En pareil cas, l'administration des ponts et chaussées, chargée de veiller à la conservation et à la police des ports maritimes de commerce, fait immédiatement enjoindre au propriétaire du navire d'avoir à procéder à l'extraction du navire ou de ses débris, ou à la réparation des avaries causées aux ouvrages du port ; à défaut, par le propriétaire du navire, d'obtempérer à cette mise en demeure, l'administration fait opérer d'office l'extraction ou les réparations, et elle poursuit ensuite contre le propriétaire le recouvrement des dépenses effectuées. Les armateurs ont prétendu qu'ils étaient fondés à opposer à l'administration les dispositions de l'art. 216, Cod. de commerce, et à se libérer par l'abandon du navire et du fret.

« Les conseils de préfecture et le Conseil d'Etat, seuls compétents en semblable matière, ont toujours repoussé ce moyen. Par suite de cette jurisprudence, des arma-

teurs ont eu parfois à payer des sommes considérables. »

Dans cet ordre d'idées, la même faculté doit être accordée au capitaine du navire, quoique propriétaire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute.

1709. Soit que le propriétaire emploie lui-même le navire, soit qu'il le loue, c'est lui qui généralement en compose l'équipage et prend soin de l'armer; il est alors propriétaire-armateur; s'il loue, au contraire, le navire désarmé, c'est au locataire qu'appartient la qualité d'armateur; mais ces diverses circonstances ne sont pas prises en considération pour l'application de l'art. 216, dont les règles restent les mêmes, que le propriétaire soit ou non armateur; dans la dernière hypothèse, il est certain que le capitaine, dont les pouvoirs, ainsi que nous aurons occasion souvent de le voir, et que le prouve particulièrement l'article que nous examinons en ce moment, sont extrêmement étendus, est choisi par l'armateur et non par le propriétaire.

La qualité d'armateur et celle de propriétaire du navire, confondues souvent dans la même personne, peuvent donc aussi et sont, en effet, fréquemment divisées : le Code de commerce garde un silence complet sur l'armateur non propriétaire.

Il est certain que le fait d'un armateur existant en même temps que le propriétaire, ne peut enlever aux tiers le droit que leur accorde l'art. 216 sur le navire et le fret; jusqu'à concurrence du navire, il n'est donc pas douteux que le propriétaire ne réponde et de l'armateur et du capitaine choisi par son substitué, et que les personnes lésées ne puissent l'actionner même directement. Il est également certain qu'il ne peut pas abandonner un

fret qui ne lui appartient pas; les intéressés le saisiront sur l'armateur. Jusque-là, point de difficulté; mais les tiers ne peuvent-ils rien demander même à l'armateur, du moment que le navire et le fret leur ont été abandonnés, ou ont-ils contre lui, que la loi n'a pas nommé, un recours indéfini dans les termes du droit commun? Est-ce pour lui aussi que l'art. 216 a été écrit? Nous croyons que l'intervention d'un armateur ne doit rien changer aux règles écrites : ce que la loi a voulu, c'est, d'une part, que les tiers eussent toujours pour garantie le navire et le fret; d'autre part, que propriétaires et armateurs ne pussent être tenus au delà.

Si le propriétaire n'a pas voulu user du bénéfice de l'art. 216, aura-t-il contre l'armateur un recours illimité, comme celui que les tiers peuvent exercer contre lui? Nous ne le croyons pas; l'art. 216 doit protéger non-seulement l'armateur comme le propriétaire contre les tiers, mais aussi l'armateur contre le propriétaire lui-même.

Si le capitaine avait été choisi par le propriétaire, celui-ci n'aurait évidemment aucun recours contre l'armateur pour les faits d'un homme qui serait son propre préposé. Il doit en être de même quand, de son plein gré, il a consenti à ce que le choix fût fait par un autre que lui.

1710. Sous l'ancienne jurisprudence, une vive controverse existait sur l'étendue de la responsabilité que pouvait encourir le propriétaire d'un navire, à raison des faits et des engagements du capitaine (art. 2, tit. 8, liv. 2); et ainsi que cela n'arrivait que trop fréquemment, les deux plus grandes autorités en droit maritime, Valin et Emerigon, étaient divisées. Le Code de commerce avait laissé indécise la question controversée; des procès sans nombre avaient surgi d'un texte insuffisant

pour trancher les difficultés. Il devient inutile désormais d'examiner la question; la loi du 14 juin 1841 l'a tranchée par une rédaction nouvelle de l'art. 216. L'ancienne controverse sur ce point ne peut plus renaître; et l'on doit s'étonner que la question ait été encore portée devant la Cour de cassation, qui a jugé, bien entendu, que l'art. 216 nouveau s'étend, d'une manière générale et sans distinction, à tous les engagements pris par le capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, c'est-à-dire dans l'exercice de ses fonctions (1).

Tous les faits du capitaine désormais engagent la responsabilité du propriétaire, même lorsque ces faits constituent des quasi-délits ou des délits; le propriétaire ou armateur n'est pas directement tenu dans ce dernier cas, mais il est responsable, au moins civilement (2); il est obligé personnellement, au contraire, des engagements licites contractés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions, pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, soit par des emprunts à la grosse, soit par la vente de marchandises du chargement. Il ne faut excepter que les circonstances expressément prévues et déterminées par la loi, où le consentement formel du propriétaire est exigé pour valider l'engagement pris par le capitaine (C. comm., art. 223, 232, 321); les tiers sont suffisamment avertis par les dispositions de la loi. Mais, d'un autre côté, l'armateur n'est tenu qu'autant que les engagements mis à sa charge ont été contractés par le capitaine au moment où il commandait le navire; les faits du capitaine en second ne peuvent obliger le propriétaire; et la lettre de crédit, par laquelle celui-ci a donné

(1) Cass., 31 déc. 1856 (S.57.1.837).
(2) Rouen, 17 mars 1874 (S.74.2.199).

pouvoir d'emprunter au capitaine en premier et au capitaine en second, doit être interprétée en ce sens, que ce pouvoir n'appartiendra au capitaine en second que dans le cas où il viendrait à être substitué au capitaine en premier dans le commandement du navire (1).

Si le chargement appartenait à l'armateur, il n'en serait pas moins, comme tous ses autres biens, affranchi de tout recours, mais il devrait être procédé à l'estimation du fret que ce chargement eût payé pour une tierce personne. Il devrait être fait également raison du fret si le capitaine en avait converti le montant en marchandises : il est bien évident qu'il n'en pourrait résulter une fin de non-recevoir contre l'abandon, sauf à tenir compte de la différence entre le produit des marchandises et le fret employé à leur achat (2).

Aucune distinction ne peut être faite, d'ailleurs, entre le capitaine choisi par l'armateur et celui qui, pendant le voyage, lui aurait été substitué, même lorsqu'il y aurait eu convention expresse que le capitaine ne pourrait se faire remplacer; ces conventions sont inconnues des tiers et ne peuvent leur être opposées, quand ils ont traité de bonne foi avec la personne exerçant de fait le commandement et présumée, par suite, en avoir le droit, et sauf le recours des propriétaires contre le capitaine, qui a manqué aux conventions intervenues entre eux (3). Ces règles, nous le répétons, sont singulièrement adoucies en faveur du propriétaire par le second paragraphe de l'art. 216, qui lui permet dans tous les cas de s'affranchir de toute obligation par l'abandon du navire et du fret; il connaît donc toujours la limite de sa responsabilité, qui

(1) Rouen, 16 mars 1860 (S.60.2.529).
(2) Aix, 10 fév. 1831; Dalloz, *Rép.*, n. 219.
(3) Boulay-Paty, t. 1er, p. 288 et suiv.; Bédarride, n. 280.

ne peut s'étendre au delà de sa fortune engagée sur le navire. Ce principe est absolu; et si le capitaine a touché tout ou partie du fret, le propriétaire n'est tenu à autre chose qu'à abandonner l'action qu'il peut avoir contre lui en restitution (1).

1711. La responsabilité du propriétaire, en ce qui concerne les faits du capitaine qui constituent des crimes ou des délits, étant purement civile, il est bien entendu qu'il ne pourrait être impliqué dans les poursuites criminelles qu'il y aurait lieu d'intenter, que s'il était complice du capitaine. Il faut décider également que les personnes qui ont souffert du crime ou du délit reproché au capitaine n'ont pas d'action contre le propriétaire, si elles sont complices du fait incriminé; ce principe a été notamment consacré en matière de contrebande : « En se plaçant hors des lois, a dit la Cour d'Aix, les chargeurs n'ont pu compter sur la garantie du bâtiment, que les lois ne donnent qu'à ceux qui se soumettent à leurs dispositions » (2).

Ainsi, les tiers qui ont souffert des faits licites ou illicites du capitaine, pourront bien recourir contre le propriétaire civilement responsable; mais si le capitaine a pris des engagements que les lois interdisent, la personne qui a contracté avec lui ne pourra se plaindre du dommage qu'elle éprouve par suite de leur inexécution; à l'égard de tous autres, le propriétaire serait responsable, par exemple, des condamnations encourues pour infraction par le capitaine aux lois sur les douanes (3).

1712. Il faut dire également que s'il est de principe, en droit maritime, que le propriétaire n'engage jamais

(1) Cass., 17 avril 1872 (D.P.72.1.369).
(2) Aix, 30 déc. 1819 : Boulay-Paty, t. 1er, p. 291 ; Dageville, t. 2, p. 131.
(3) Cass., 30 avril 1830 ; Dalloz, *Rép.*, n. 207.

que la fortune de mer et que sa responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret, il va de soi que ce principe n'est plus applicable : 1° s'il a ratifié et s'est approprié les faits du capitaine; 2° s'il se trouve engagé et responsable de plein droit par son propre délit, ou par son fait direct et personnel, spécialement par un vice propre du navire (1). Dans une espèce jugée par la Cour de cassation, et où il s'agissait d'un fait de traite d'esclaves, la peine édictée consistait précisément dans la confiscation du navire; l'arrêt porte : « que la responsabilité, qui cesse par l'abandon du navire et du fret, n'a aucun rapport à la confiscation prononcée pour cause de délit » (2). Le délinquant subit la peine qu'il a encourue et reste, dans ce cas, indéfiniment responsable envers ceux qui ne sont pas complices du délit; envers les complices du délit, au contraire, le navire même n'est pas engagé : le délit renverse donc de deux manières, en l'étendant envers les uns, en la restreignant envers les autres, toute l'économie de l'art. 216.

S'il y a eu engagement personnel du propriétaire, le doute n'est point possible ; quelquefois il peut être présumé : dans les cas prévus par l'art. 232 ci-après, dont l'exécution donne lieu à des difficultés que nous aurons à examiner plus tard, le propriétaire, tout au moins, ne pourrait invoquer, pour se défendre, les dispositions de l'art. 216. Le tribunal de commerce de Marseille a soutenu d'autres principes ; il a jugé que la disposition de la loi est générale et absolue ; qu'aucune distinction ne peut être faite, et que l'esprit et le but de la loi qui a modifié, en 1841, l'ancien art. 216, a été que

(1) Cass., 11 avril 1870 (S.71.1.93).
(2) Cass., 2 juin 1829 : Dalloz, *Rép.*, n. 722.

le propriétaire d'un navire ne peut perdre, *dans tous les cas*, que la partie de sa fortune qu'il a exposée aux hasards de la mer (1). Nous ne pouvons approuver de semblables règles ; ce que la loi a voulu, c'est qu'un mandataire imprudent ne pût, loin du propriétaire et à son insu, engager sa fortune de terre ; mais dans la demeure même du propriétaire, et lorsqu'il intervient ou qu'il approuve, on peut surveiller les actes du capitaine, l'art. 216 n'est plus applicable ; c'est à d'autres règles qu'il faut recourir pour régler la responsabilité encourue (2). Ainsi, dans une instance où le propriétaire du navire invoquait l'art. 216 contre la demande en paiement de salaires faite par des matelots engagés conformément à l'art. 223 ci-après, la Cour de cassation a dit que cet article ne peut être invoqué par le propriétaire du navire pour limiter ses obligations personnelles résultant de ses propres faits et engagements (3), notamment envers les hommes de l'équipage. Le tribunal de commerce de Bordeaux avait jugé en sens contraire. Cette tendance à exagérer la portée déjà si grande de l'art. 216 doit être combattue. L'armateur reste donc engagé sur sa fortune de terre, et d'une manière indéfinie, de toutes les dettes qu'il a personnellement contractées. S'il a ratifié les opérations du capitaine, il ne pourrait plus s'affranchir d'engagements qui lui seraient devenus personnels (4). Il faut placer également dans cette catégorie les gages dus au capitaine et à l'équipage (5), et la plupart du temps, ainsi que l'a fait remarquer M. Lemonnier, le plus grand nombre des créances privilégiées énumérées en l'art. 191,

(1) Trib. de Marseille, 29 mai 1849 ; Lehir, 51.2.54.
(2) Rouen, 2 août 1873 (S.73.2.210).
(3) Cass., 30 août 1859 (S.59.1.888).
(4) Cass., 7 nov. 1854 (S.54.1.797).
(5) Bordeaux, 1er août 1855 (S.56.2.492).

C. comm. L'art. 216 cesse donc d'être applicable dans tous les cas où l'armateur a pris un engagement personnel; mais, d'un autre côté, est licite et obligatoire la clause librement consentie entre le chargeur et l'armateur, par laquelle celui-ci s'affranchit des fautes du capitaine, sauf au chargeur à se garantir par une assurance spéciale de la baraterie de patron (1).

1713. Le texte de l'art. 216 est explicite et ne peut être invoqué que dans tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition ; il ne s'est point occupé de tout ce qui est relatif à la cargaison : le droit commun, en ce qui concerne le chargement, reste donc applicable, et l'apparence d'une difficulté n'est même point à craindre, si la gestion de la cargaison, suivant un usage assez répandu, a été confiée à un autre qu'au capitaine, lequel préposé porte le nom de *subrécargue*. Quelquefois les deux qualités de capitaine et de subrécargue sont réunies dans la même personne; elles n'en sont pas moins entièrement distinctes. La loi ancienne était muette sur ce point comme la loi nouvelle. On a donc peine à s'expliquer qu'un jurisconsulte aussi éminent qu'Emerigon ait pu enseigner que si les armateurs refusent de remplir les engagements contractés par leur *capitaine gérer*, ils doivent abandonner la cargaison et obtiennent ainsi d'être à l'abri de toute poursuite (2). Cette doctrine est évidemment erronée.

Boulay-Paty a supposé encore le cas où le navire a été expédié pour un pays quelconque ; et le capitaine chargé d'y faire, pour ses armateurs, des opérations de commerce et de s'y livrer à des spéculations qui lui auraient

---

(1) Lemonnier, n. 328 et 329; Cons. d'Etat, 8 mai 1874 (S.76.2.93); Aix, 16 mars 1875 (S.77.2.286), et Rouen, 14 juin 1876 (S.77.2.287).

(2) *Contr. à la grosse*, chap. 4, sect. 11, § 3. — *Contrà*, Bédarride, n. 285 et s.

été spécifiées avant le départ : alors ses armateurs seraient indéfiniment responsables de tous ses faits et de toutes les obligations qu'il aurait contractées en raison de cette mission particulière. Ils ne seraient plus reçus à faire abandon du navire et du fret pour éviter les poursuites et le recours vers eux, parce que, dans ce cas, leur capitaine n'aurait point agi comme simple capitaine, simple conducteur du navire, mais bien comme un préposé chargé de faire telles opérations de commerce (1).

1714. Le capitaine est soumis à certaines obligations qui lui sont imposées dans l'intérêt public, non comme mandataire de l'armateur ou du propriétaire, mais comme commandant du navire ; s'il est en faute à cet égard, s'il n'a pas fait son rapport, par exemple, dans les vingt-quatre heures (art. 242, C. comm.), il a été jugé que les propriétaires n'étaient pas responsables de cette faute (2).

Leur responsabilité pourrait être encore moins engagée par les faits du locataire ou affréteur du navire, qui n'en était pas le capitaine, ou d'un simple chargeur ; il ne peut, à aucun titre, être considéré comme leur mandataire ou leur préposé (3); mais il a été jugé qu'ils sont tenus des faits du pilote lamaneur, dont cependant le ministère est souvent forcé, comme des faits du capitaine qui a dû lui abandonner la conduite du navire (4).

1715. La responsabilité civile résultant des faits illicites s'étend aux dommages résultant des fautes que commettent les gens de l'équipage placés sous les ordres

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 288.

(2) Cass., 1er sept. 1813 ; Aix, 7 mai 1821 ; Dalloz, *Rép.*, n. 2309 ; Bédarride, n. 27.

(3) Cass., 11 juin 1845 (S.45.1.408).

(4) Rouen, 3 août 1832 (S.32 2.547) ; Trib. de comm. de Rouen (S.71.2.90).

du capitaine ; au nombre des gens de l'équipage soumis à ce titre au capitaine, il faut placer sans hésiter le mécanicien et le chauffeur dans un bâtiment à vapeur; et le propriétaire répondrait des suites d'une imprudence et des accidents causés par l'explosion d'une machine à vapeur, quand cette explosion a lieu par la faute du chauffeur ou du mécanicien (1).

1716. Il faut dire, pour l'art. 216 comme pour tout le livre 2 du Code de commerce, que les dispositions n'en sont pas applicables à la navigation fluviale (2).

1717. Le propriétaire ou armateur peut invoquer l'art. 216, alors même que le navire aurait entièrement péri (3), et la loi s'applique à la perte des bagages des passagers, même non commerçants; on ne peut faire de distinction. Mais, suivant les principes généraux de la compétence, les passagers ou chargeurs non commerçants peuvent porter leur action devant les tribunaux civils, v. 3004, ci-après.

Les vaisseaux de la compagnie maritime des messageries impériales ou tout autre navire consacré au transport maritime de marchandises, quelles que soient les conditions particulières dans lesquelles cette industrie est exercée, doivent être régis par notre art. 216, et non par les dispositions applicables au contrat de transport par terre (4).

1718. L'action peut être dirigée, pour les engagements contractés, soit contre le capitaine, soit contre le propriétaire légalement présumé son mandant, soit con-

---

(1) Cass., 29 mars 1854 (S.54.1.236).
(2) Cass., 25 nov. 1851 (S.52.1.253).
(3) Paris, 24 mai 1862, et Rouen, 16 déc. 1868; Cass., 10 août 1869 (S.68.2.243 et 69.1.471).
(4) Paris, 24 mai 1862 (S.62.2.243), et Alger, 10 juin 1865 (S.67.1.357).

tre l'un et l'autre ; si elle dirigée contre le propriétaire, celui-ci ne peut faire mettre en cause le capitaine que pour avouer ou contester la demande et fournir les explications que seul souvent il pourra donner; le droit du propriétaire à l'appeler ne peut donc être contesté. Si la demande est dirigée contre le capitaine, la condamnation ne peut être exécutée personnellement contre celui-ci que comme représentant du propriétaire, à moins qu'il ne soit personnellement engagé, ou qu'il n'ait excédé les pouvoirs qu'il tenait de l'armateur ou de la loi, et le jugement devrait être déclaré exécutoire contre le propriétaire (1). La responsabilité de l'armateur n'étant que la conséquence de celle du capitaine, l'arrêt qui décharge celui-ci profite également, dans tous les cas, au premier (2).

1719. Quelques Cours, et notamment la Cour d'Aix, avaient demandé que le nouvel art. 216 imposât au propriétaire qui fait abandon, l'obligation de céder également le profit des assurances, s'il en avait contracté, et cette proposition a été renouvelée dans la discussion qui a précédé l'adoption de la loi du 15 juin 1841. Cette règle a été justement écartée; elle est évidemment contraire au principe que la loi nouvelle voulait consacrer, et les créanciers n'ont pas plus de droits sur le produit de cette assurance qu'ils n'en auraient eu sur les fonds employés à en payer la prime, ou sur tous les autres biens du propriétaire du navire abandonné; comment auraient-ils le droit, d'ailleurs, disait le ministre de la justice, « de réclamer le bénéfice d'un contrat d'assurance auquel ils ont été étrangers ? » La jurisprudence antérieure à la promulgation de la loi du 15 juin 1841 avait déjà décidé,

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 292 ; Dageville, t. 2, p. 139 ; Bédarride, n. 283.
(2) Cass., 28 fév. 1834 (S.34.1.268).

dans ce sens, une question qui ne peut plus désormais être soulevée.

1720. L'abandon autorisé par l'art. 216 ne met aucun obstacle, du reste, au délaissement à faire à l'assureur ; l'abandon n'est pas translatif de propriété, et le délaissement ne la transporte que grevée des charges légitimes qui pèsent sur elle ; c'est donc à l'assureur à payer les dettes ou à faire abandon, à son tour, du navire qui lui est délaissé, et il est tenu, comme le propriétaire, de tous les faits licites ou illicites du capitaine, sans distinguer s'il a assuré ou non la baraterie de patron : les créanciers agissent contre lui comme propriétaire et non comme assureur (1).

1721. Le droit ouvert par l'art. 216 peut être valablement exercé par le propriétaire jusqu'à ce qu'il y ait formellement renoncé ; et l'abandon être fait, même après la saisie du bâtiment, parce qu'elle n'a pour effet que d'en opérer la séquestration et non l'expropriation (2) : le propriétaire ne cesse d'être recevable qu'après l'adjudication régulièrement prononcée contre lui ; il ne ne peut plus, en effet, faire abandon d'une chose qui a cessé de lui appartenir ; il ne pourrait pas repousser cette déchéance en justifiant qu'il avait délaissé précédemment à ses assureurs ; nous avons établi plus haut que le délaissement et l'abandon étaient complétement distincts (3).

La renonciation, que nous avons dit devoir être formelle, peut être expresse ou tacite ; et dans ce dernier cas, ce sera quelquefois une question de fait à juger

---

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 293 ; Dageville, t. 2, p. 127 ; Dalloz, *Rép.*, n. 221.

(2) *Trib. de Marseille*, 30 juin 1828 ; *Journ. Mars.*, 9.1.193 ; Bédarride, n. 290 ; Dalloz, *Rép.*, n. 222 et 223.

(3) Aix, 26 mars 1825 et 25 janv. 1832 ; Dalloz, *Rép.*, n. 223.

d'après les circonstances et que les tribunaux auront à décider, et ils n'oublieront pas que l'on n'est pas facilement présumé avoir renoncé à un droit que la loi accorde; la volonté ne pourrait s'induire que d'actes inconciliables avec l'abandon ; ainsi cette renonciation ne devrait pas s'induire de ce que le propriétaire aurait défendu au fond avant de proposer l'abandon, alors surtout, comme dans une espèce portée à la Cour de cassation, qu'il résulte des qualités de l'arrêt que l'abandon avait été proposé par les mêmes conclusions que les moyens du fond ; ni de la circonstance que le navire aurait été employé à d'autres voyages, le propriétaire ne pouvant pas évidemment abandonner avant même d'être actionné (1).

L'abandon régulièrement consommé à l'égard de l'un des créanciers éteint les actions personnelles de tous les autres contre le capitaine et le propriétaire ; ils n'ont plus de droits que sur le navire abandonné ou le prix (2).

Si le prix était plus que suffisant pour désintéresser tous les créanciers, le surplus devrait revenir au propriétaire.

Le créancier ne peut jamais bénéficier de l'abandon : il en est tout autrement, ainsi que nous aurons occasion de le dire en son lieu, de l'assureur devenu propriétaire par le délaissement.

Lorsque le capitaine a touché le fret, sans en tenir compte au propriétaire duquel on le réclame en vertu de l'art. 210, celui-ci satisfait à son obligation en abandonnant aux créanciers tous les droits qu'il peut avoir contre le capitaine pour le recouvrement du fret (3).

La loi n'a déterminé aucune forme pour l'abandon ; il

(1) Cass., 31 déc. 1856 (S.57.837); Bédarride, n. 289 et suiv.
(2) *Trib. de Marseille*, 20 sept. 1830; *Journ. Mars.*, 11.1.277.
(3) Cass., 17 avril 1872 (S.72.1.369).

peut donc être fait par déclaration devant notaire signifiée aux créanciers, ou par simple exploit d'huissier, ou dans les conclusions prises par le propriétaire pour repousser l'action dirigée contre lui (1).

1722. Les règles posées par l'art. 216 trouvent leur justification dans la rigueur extrême qu'il y aurait à laisser compromettre la fortune entière du propriétaire par un mandataire dont il ne peut même surveiller la gestion; cet unique motif cesse si le capitaine est lui-même propriétaire du navire qu'il commande, et la faculté de faire abandon doit lui être refusée; la loi l'a dit expressément dans le deuxième paragraphe de l'article, et la doctrine, au besoin, aurait pu suppléer au silence de la loi à cet égard.

Si le capitaine n'a qu'une part dans la propriété, il est mandataire des autres propriétaires pour le surplus, et si la faculté de faire abandon de sa part lui est refusée, il n'est tenu des dettes, toutefois, que dans la proportion de son intérêt, pour un quart, pour un tiers, pour la moitié, selon qu'il est propriétaire d'un quart, d'un tiers, de la moitié du navire.

1723. Dans tous les cas, il peut arriver que le navire appartienne à plusieurs personnes, et la loi n'a pas réglé ce qui devrait être fait, s'il y a dissentiment entre elles, pour savoir s'il faut acquitter les engagements du capitaine ou faire abandon. L'art. 220 décide qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi; on peut en induire que si la majorité se prononce pour l'abandon, cette décision doit prévaloir; mais si la majorité opte pour l'acquittement des charges, il semble bien difficile d'en-

(1) Dalloz. *Rép.*, n. 224.

lever à la minorité le bénéfice de l'art. 216, que la loi accorde au propriétaire *dans tous les cas*. Les autres intéressés, en définitive, n'auront à souffrir de cette résolution qu'en ce qu'elle substituera, à ceux qui se retirent, de nouveaux copropriétaires (1).

1724. Lorsque les propriétaires d'un navire ne font pas abandon, sont-ils tenus solidairement ; et l'art. 216, qui ne parle que du capitaine, doit-il être étendu aux faits d'un copropriétaire gérant qui, agissant dans les limites du mandat qu'il a reçu, a engagé les autres propriétaires; ceux-ci sont-ils, dans ce cas, personnellement et indéfiniment tenus? Boulay-Paty a posé, en outre, une espèce particulière qui rentre évidemment, selon nous, dans la question générale que nous venons d'indiquer : il suppose que le propriétaire a vendu une portion du navire et s'est réservé les fonctions d'armateur; suivant cet auteur, le vendeur et l'acheteur pour partie sont devenus associés pour la navigation du navire, et, par suite, sont tenus solidairement des engagements pris par l'armateur gérant au nom de tous (2).

Dageville, et M. Dalloz après lui, ont combattu cette doctrine; ils pensent que l'intention vraisemblable des parties est que le propriétaire non armateur n'a pas entendu assumer sur lui une responsabilité plus lourde que celle qui pèse sur les associés commanditaires ou sur les membres d'une société anonyme (3).

Ces raisons semblent peu concluantes contre la décision de Boulay-Paty : des intentions plus ou moins vraisemblables ne suffisent pas pour attribuer à une société

---

(1) Dalloz, *Rép.*, n. 217.
(2) Boulay-Paty, t. 1er, p. 291 et 354.
(3) Dageville, t. 1er, p. 132; Dalloz, *Rép.*, n. 189.

le caractère d'une commandite; il faut une disposition expresse de la loi comme pour les armements en course, ou des stipulations formelles et précises : il va de soi que l'intention vraisemblable de tout associé est de perdre le moins possible. Mais ces auteurs commencent par admettre, comme Boulay-Paty, que les copropriétaires d'un navire sont *associés* : c'est le point de départ de Boulay-Paty; ce sont ses prémisses, et non les conclusions qu'il en a tirées, qui sont inexactes.

Il est impossible de trouver dans la loi une seule disposition qui permette d'attribuer aux copropriétaires d'un navire la qualité d'associés; ils sont simplement communistes; et ce n'est pas parce que l'un d'eux sera gérant, que, de plein droit, une société viendrait à naître; mais le copropriétaire armateur est mandataire, et c'est la responsabilité en tant que mandant, et non en tant qu'associé, dont il reste à déterminer l'étendue.

L'art. 216 a désormais clairement déterminé la responsabilité, comme mandants, des propriétaires du navire, quand il s'agit d'actes accomplis par le capitaine; quand il réunit à cette qualité celle de copropriétaire, la règle ne peut changer. Mais si la loi a parlé du capitaine, elle n'a rien dit du copropriétaire armateur ou gérant. La règle posée par l'art. 216 est exorbitante du droit commun; elle ne peut donc être étendue. Si l'on veut, en outre, se reporter aux motifs qui ont fait admettre, non sans réclamation, la règle en ce qui concerne le capitaine, on verra qu'ils ne peuvent s'appliquer à tout autre. On a fait valoir avec raison que le mandat confié au capitaine n'est pas conventionnel, mais que l'étendue en est déterminée par la loi; et s'il peut être amplifié au delà des limites légales, il ne peut être restreint. Il n'est pas au pouvoir d'un propriétaire de conduire lui-

même son navire, s'il n'est muni d'un brevet; c'est parmi ceux qui en auront obtenu que son choix est circonscrit; et celui qu'il a préféré pourra être remplacé dans le cours du voyage, en cas de décès ou de tout autre empêchement. Dans tous les cas, le propriétaire, séparé du capitaine par toute l'étendue des mers, est dans l'impuissance absolue de le surveiller et de le diriger : le capitaine est entièrement abandonné à lui-même.

Si le texte ne parle que du capitaine, l'esprit répugne également à étendre à tout autre qu'à lui la disposition de l'art. 216; et à ce point de vue nous adoptons l'avis de Boulay-Paty; mais il était d'autant plus nécessaire de bien poser les principes dans cette circonstance, que les propriétaires, tenus comme mandants, ne seront pas solidaires (1).

Les pouvoirs du gérant seraient anéantis de plein droit par la perte du navire (2).

1725. Disons donc, pour nous résumer, que l'article 216 statue exclusivement : 1° pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition; 2° pour les faits et les engagements du capitaine.

Les engagements du capitaine, en dehors des termes précis de l'art. 216, ne peuvent plus être appréciés que selon les règles du droit commun; il en est de même des engagements relatifs au navire et à la navigation, s'ils sont contractés par tout autre que le capitaine, ou si même, dans ce dernier cas, ils ont été approuvés par le propriétaire et lui sont personnels.

Enfin, les copropriétaires, simples communistes et non associés, ne sont jamais tenus que pour leur part et

---

(1) Montpellier, 10 déc. 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 197; Bédarride, n. 340 et suiv.
(2) Cass., 17 avril 1838 (D.P.38.1.201).

portion, et en raison de la quotité de leur intérêt dans le navire, soit que leur responsabilité soit limitée par l'article 216, soit qu'elle doive être appréciée selon les règles du droit commun et étendue à leur fortune de terre. La dette est divisible et limitée, dans tous les cas, à la portion de chaque propriétaire dans le navire.

Il faut dire encore que l'abandon du navire, qui peut être fait dans tous les cas (1), peut aussi être fait en tout état de cause, et pour la première fois en appel (2).

Article 217.

Les propriétaires de navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

SOMMAIRE.

1726. Responsabilité des propriétaires de navires armés en course.

1726. La suppression de la course en temps de guerre, proclamée par le traité de Paris du 30 mars 1856, a abrogé, en fait, quant à présent, l'art. 217. Toutefois, sous cette réserve, nous en dirons quelques mots.

Cet article est spécial aux navires armés en course et désignés sous le nom de *corsaires*. Les inconvénients inhérents à une pareille institution ont dû faire limiter

---

(1) Cass., 10 août 1869 (S.69.1.471). V. égal. Cass., 22 mai et 22 juill. 1867 (S.67.1.357 et 450).

(2) Aix, 2 mars 1865; Alger, 10 juin 1865; Cass., 22 mai 1867 (S.66.2.87 et 67.1.357).

la responsabilité du propriétaire; l'arrêté du 2 prairial an XI a fixé la caution dont il est ici question à 37,000 fr. ou 74,000 fr., selon que le navire armé en course est monté par un équipage au-dessous ou au-dessus de 150 hommes.

C'est une question de droit pénal à décider que de savoir si l'action criminelle peut être intentée contre le propriétaire par cela seul qu'il aurait eu connaissance des déprédations et qu'il en aurait partagé le profit, ou, ainsi que l'enseignait Valin, « s'il faudrait encore qu'il fût convaincu d'avoir ordonné ou conseillé ces déprédations, soit par écrit ou de vive voix » (1); mais il n'est pas douteux qu'il serait civilement tenu pour les restitutions et tous dommages-intérêts et solidairement, à moins qu'il n'eût ignoré la source impure du profit qu'il a consenti à partager.

Si le propriétaire est participant ou complice, le texte rappelle surabondamment qu'il serait personnellement et indéfiniment tenu.

Article 218.

Le propriétaire peut congédier le capitaine.

Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

SOMMAIRE.

1727. Cet article consacre un droit absolu et auquel il ne peut être dérogé; clause spéciale conférant le commandement à un associé; affréteurs.

1728. Droit à une indemnité.

1729. Navire indivis; renvoi à l'art. 220 pour déterminer la majorité, cas où le capitaine est copropriétaire.

1730. La règle est modifiée; quand le propriétaire a cédé à l'armateur le droit de choisir le capitaine.

---

(1) Valin, sur l'art. 3, tit. 8, liv. 2.

1727. Cet article établit le droit absolu du propriétaire à congédier le capitaine; il n'est tenu de donner aucun motif, et le capitaine ne peut recourir à aucune des autorités chargées de prononcer en général sur les causes de renvoi des autres gens de mer. Le Code de commerce a tranché une question qui avait été controversée sous l'ancienne jurisprudence (1). La solution qu'il a adoptée est conforme aux principes généraux; si le capitaine semble, en effet, plus maltraité que le matelot, qui a droit à une indemnité; s'il est congédié sans justes motifs, c'est que la mission toute de confiance donnée au premier est un mandat, tandis que le contrat passé avec le matelot est un louage : en droit, cette distinction suffit pour justifier l'art. 218, que de hautes raisons d'utilité générale devaient d'ailleurs faire admettre.

Si le capitaine est congédié avant le départ, l'art. 218 ne fait nul obstacle à ce qu'il réclame les indemnités qui pourraient lui être dues pour faits désormais accomplis, à raison du temps et des soins qu'il a donnés à l'armement et à l'équipement du navire et des dépenses et sacrifices qu'il a faits, pour venir prendre un commandement qui lui est retiré; il ne peut plus trouver, dans les avantages qu'il retirera du voyage, une indemnité de ses peines, et c'est la considération de ces bénéfices qui lui a fait refuser un salaire en semblable circonstance. Les dédommagements alloués au capitaine congédié ne sont pas une indemnité pour le gain qu'il avait espéré et que sa révocation lui fait perdre; ce n'est que la réparation d'une perte effective, qu'il ne doit pas subir; et cette action, ainsi restreinte, ne peut plus être soumise à

(1) *Hanse Teutonique recès de* 1591, art. 14; Valin, sur l'art. 4, tit. 8, liv. 2.

l'existence d'une convention par écrit (1). S'il est congédié pendant le voyage, il a droit à une indemnité de retour, accordée dans ce cas par des lois spéciales (2). Il n'est pas douteux qu'il n'ait droit également à ses appointements jusqu'au jour du congé.

Le capitaine, au contraire, ne serait dégagé que par les mêmes causes que pourrait invoquer toute autre personne qui a loué ses services pour un temps déterminé (3) (V. art. 238 ci-après).

La prescription contenue dans l'art. 218 est d'ordre public et consacre un principe spécial au droit maritime; il ne peut donc y être apporté de dérogation par les conventions des parties, et la renonciation même formelle au droit de congédier le capitaine ne peut engager le propriétaire (4).

Lorsque, dans une société formée pour la construction et l'armement du navire, une clause spéciale de l'acte a conféré à l'un des associés le commandement pour un temps déterminé, même dans ce cas, le capitaine n'est pas autorisé à prétendre que le mandat soit irrévocable, et, quoique investi de la double qualité d'intéressé et de commandant du navire, il n'en reste pas moins soumis aux conditions spéciales et distinctes qui s'attachent à chacune de ces qualités (5).

Les affréteurs qui n'ont pas été expressément subrogés par la charte-partie dans le droit du propriétaire ne peuvent congédier le capitaine, ni licencier l'équipage,

---

(1) Pardessus, n. 626; Dageville, t. 2, p. 146; Boulay-Paty, t. 1er, p. 331; Bédarride, n. 310.

(2) Mêmes autorités; Aix, 10 août 1826; Cass., 8 mars 1832 (S.32.1.256).

(3) Pardessus, n. 626.

(4) Rouen, 20 janv. 1844 (S.44.2.298); Rennes, 9 juin 1860 (S.60.2.587), et 18 juill. 1865 (S.66.2.154).

(5) Rouen, 16 mai 1838 (S.39.2.41).

ni désarmer le navire (1). Ils ne sont pas admis à former opposition à l'exercice de ce droit de la part du propriétaire, sur le fondement que le nom du capitaine avait été inséré dans la charte partie (2).

1728. La seule restriction que la loi autorise, c'est de soumettre le propriétaire au paiement d'une indemnité envers le capitaine congédié ; mais il n'y est tenu qu'autant qu'il y a convention par écrit et spéciale à cet objet. Il ne semble pas possible d'entendre la loi autrement (3), quoiqu'on ait prétendu quelquefois qu'il suffirait de conventions écrites intervenues entre le propriétaire et le capitaine, quel qu'en fût l'objet, pour créer le droit à l'indemnité.

Mais il a été jugé avec raison que la convention dont parle la loi résultait suffisamment de la renonciation formelle qu'aurait faite le propriétaire du droit de congédier le capitaine pendant un temps déterminé. Le respect dû aux conventions impose l'obligation de leur donner effet dans les limites autorisées par la loi, et l'indemnité serait due si aucun reproche, du reste, ne pouvait être fait au capitaine (4).

1729. Nous allons voir tout à l'heure qu'en tout ce qui touche l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité déterminée par une part dans la propriété excédant la moitié de sa valeur, doit être suivi (C. comm., art. 220). Cette disposition serait applicable quand il s'agit de congédier le capitaine ; il faut donc admettre que si le capitaine a, dans la propriété du

---

(1) Cass., 6 avril 1852 (S.52.1.751).

(2) Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1826 ; 29 oct. 1830 ; 16 mai 1831, et 2 août 1843 ; Lehir, 45.2.141.

(3) Dalloz, *Rép.*, n. 592 ; Bédarride, n. 308 ; Aix, 10 août 1826.

(4) Rouen, 20 janv. 1844 (S.44.2.298), et Rennes, 18 juill 1865 (S.66.2.154). — *Contrà*, Bédarride, n. 309.

navire, une portion égale à la moitié, aucune majorité ne pouvant se former contre lui, il devient, en fait, irrévocable. M. Demangeat pense que, lorsque le capitaine est copropriétaire de la moitié au moins du navire, les copropriétaires qui voudraient congédier le capitaine auraient la ressource de s'adresser à la justice, qui, pour des causes très-graves, pourrait prononcer la révocation (1). Mais cette opinion ne nous paraît pas conforme aux principes qui régissent cette matière ; il est à plus forte raison irrévocable, et en droit comme en fait, si sa part excède la moitié, et l'art. 218 ne trouve d'application possible qu'autant que le capitaine, s'il est copropriétaire, n'a qu'un intérêt inférieur à la moitié (2). Il en serait autrement, toutefois, si le capitaine avait renoncé au privilége résultant pour lui de sa qualité de propriétaire en faveur de l'armateur (3).

1730. La loi n'a point parlé de l'armateur; l'art. 218 nous offre une nouvelle occasion de regretter le silence qu'elle a gardé ; il est évident que le privilége du propriétaire doit passer à l'armateur, si le droit lui a été concédé d'armer lui-même le navire et de choisir le capitaine; le contraire serait un non-sens : « J'ai dit le propriétaire ou l'armateur, trouve-t-on dans Valin, pour marquer, à l'égard de ce dernier, le cas où il y a plusieurs propriétaires du navire et pour faire entendre qu'il n'est pas nécessaire alors du consentement de ces divers propriétaires, pour que l'armateur puisse valablement congédier le maître et tout autre homme de l'équipage, sa qualité d'armateur l'autorisant de plein droit à disposer

(1) Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 163.

(2) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 75; Pardessus, n. 626; Bédarride n. 311.

(3) Rennes, 9 juin 1860, et Bordeaux, 25 juin 1860 (S.60.2.587 et 61.2.143).

à son gré de tout ce qui concerne l'armement du navire, comme représentant éminemment tous les propriétaires ensemble. »

Il faut donc poser en principe que l'art. 218, en parlant du propriétaire, a entendu le propriétaire-armateur : si l'armateur est autre que le propriétaire, c'est au premier que passe le droit absolu conféré par notre article, soit que cet armateur n'ait aucun intérêt dans la propriété du navire, soit qu'il ait une part dans la propriété et qu'il ait été choisi par ses copropriétaires pour remplir le rôle d'armateur, dont toutes les prérogatives lui appartiendraient (1); et, par suite, la majorité des propriétaires ne pourrait congédier le capitaine malgré l'armateur (2).

La règle enseignée par tous les auteurs n'est donc vraie qu'autant que tous les propriétaires sont restés gérants et armateurs ; chacun avec des droits égaux.

Pardessus a enseigné que l'armateur qui nomme un capitaine doit s'assurer qu'il est libéré des engagements qu'il a pu contracter, à peine de dommages-intérêts; M. Bédarride a combattu avec raison une semblable doctrine (3).

Article 219.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

---

(1) Rouen, 15 juin 1853 ; Lehir, 54.2.94 ; Bordeaux, 25 juin 1860 (S.61.2.143).
(2) Trib. comm. de Bordeaux, 21 fév. 1854 ; Lehir, 54.2.115.
(3) Pardessus, n. 625. — *Contrà*, Bédarride, n. 356.

SOMMAIRE.

1731. Comment le capitaine peut exercer le droit d'option accordé au capitaine.
1732. La minorité dissidente est tenue de contribuer au remboursement.
1733. Comment doit être déterminée la somme à payer.
1734. Capitaine ayant donné sa démission.
1735. Capitaine au cabotage, si le navire est affrété pour un voyage au long cours.

1731. La loi, en établissant le droit absolu de la majorité des propriétaires à congédier le capitaine, a prévu que l'exercice pourrait en être trop rigoureux si le capitaine, propriétaire lui-même d'une portion du navire, ne s'en était rendu acquéreur que parce qu'il devait en avoir le commandement. L'art. 219 l'autorise, dans tous les cas, à faire cesser cette communauté et à se faire rembourser son capital. Ce n'est qu'une faculté toutefois accordée au capitaine, et dont il est libre de ne pas user; nul évidemment ne pourrait l'y contraindre.

La Cour de Bordeaux a décidé que le capitaine ne pourrait revenir contre une option dont il a demandé et obtenu acte en justice et formant ainsi un contrat judiciaire, qui devait être considéré comme définitif et irrévocable (1); mais la règle serait la même dans le cas où le capitaine aurait déclaré d'une manière moins solennelle son intention de renoncer à la copropriété; il suffit que sa déclaration à cet égard résulte de documents positifs, pour qu'il soit déclaré non recevable à revenir sur un acte qui a désormais épuisé son droit (2).

L'article ne fixe d'ailleurs aucun délai au capitaine pour faire connaître sa résolution; nous ne pensons pas que ses copropriétaires eussent le droit de lui faire sommation de déclarer le parti auquel il s'arrête.

---

(1) Bordeaux, 18 janv. 1832 (S.32.2.608).
(2) Bordeaux, 25 juin 1860 (S.61 2.443).

Valin rapporte, en paraissant l'approuver, une décision qui donne aux copropriétaires le droit de faire estimer la part du capitaine, et de la retenir si, au lieu de demander son remboursement, il cède sa part à un tiers, et M. Dageville se range à cet avis par le motif que le Code est muet sur cette question (1); mais il nous semble évident qu'une disposition expresse de la loi serait au contraire indispensable pour donner aux copropriétaires le droit de préemption et le pouvoir de rompre le contrat fait par le capitaine à raison de sa propriété (2).

1732. Valin, sous l'ancienne jurisprudence, et Pardessus, de nos jours, pensent que les copropriétaires qui n'ont pas approuvé le renvoi du capitaine ne seraient pas tenus à coopérer au remboursement de la part de celui-ci, s'il demande ce remboursement (3); nous sommes à regret en désaccord avec ces deux grandes autorités : « La même raison, dit M. Dageville, qui veut que l'avis de la majorité force la minorité à congédier le capitaine, doit l'assujettir à contribuer à son remboursement quand il opte pour être remboursé. Le congé donné au capitaine est censé dans l'intérêt de tous; tous doivent donc supporter les résultats de l'avis de la majorité » (4).

1733. Le montant du capital dû au capitaine est déterminé par des experts convenus entre les parties ou nommés d'office; et il faudrait, dans ce dernier cas, se conformer aux art. 302 et suiv., C. proc. civ. La somme à payer ne doit pas être calculée évidemment sur le prix d'achat, car l'intervention des experts serait, dans ce cas,

---

(1) Valin, sur l'art. 4, tit. 8, liv. 2; Dageville, t. 2, p. 149; Boulay-Paty, t. 1er, p. 335.

(2) Dalloz, *Rép.*, n. 597; Bédarride, n. 313.

(3) Valin, *loc. cit.*; Pardessus, *Dr. comm*, n. 626.

(4) Dageville, t. 2, p. 150. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 337; Dalloz, *Rép.*, n. 598.

sans utilité, mais d'après la valeur actuelle du navire que les experts auront à déterminer.

1734. Si le capitaine s'était volontairement démis, il ne pourrait exiger son remboursement.

1735. Il faut considérer comme congédiement et, par suite, reconnaître au capitaine le droit d'invoquer l'art. 219, l'affrétement pour un voyage au long cours du navire qu'il commandait, s'il n'était reçu que pour le grand cabotage, et dans l'impossibilité, par suite, de conserver son commandement pendant cette expédition (1).

Article 220.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

SOMMAIRE.

1736. L'article n'a statué qu'à défaut de conventions, qui devraient être respectées ; comment se détermine la majorité ; qu'entend-on par intérêt commun ?

1737. Etendue des pouvoirs de la majorité.

1738. Comment doit être entendue la disposition de la loi relative à la licitation.

1739. Chaque propriétaire peut céder sa part : mineurs, interdits ou incapables.

1740. Règles à suivre pour la licitation.

---

(1) Cass., 8 avril 1862 (S.63.1.200).

1736. Lorsque des conventions expresses et formelles ont réglé la manière dont sera administrée la propriété commune représentée par le navire, les clauses sous lesquelles chacun des communistes a acquis sa part, ne peuvent être changées ; on appliquerait les règles suivies quand il y a société, et qui ne permettent pas, même à la majorité, de modifier le contrat (1).

En l'absence de toute stipulation contraire ou lorsque les questions à décider sont nées de circonstances ou d'événements imprévus, la loi a établi des règles qui doivent être suivies, et la majorité peut imposer sa volonté, sous la condition, toutefois, que les propriétaires dissidents aient été appelés à délibérer et que l'avis de la majorité soit le résultat de cette délibération générale (2).

L'art. 220 fait connaître de quelle manière se détermine la majorité : ainsi, l'avis d'une seule personne possédant les treize vingt-quatrièmes du navire l'emportera, pour tout ce qui concerne l'intérêt commun, sur l'avis contraire des autres communistes, quel qu'en soit le nombre, qui ne réunissent que les onze vingt-quatrièmes restant de la propriété.

La loi n'a pu définir d'une manière précise ce qu'on devait entendre par *l'intérêt commun des propriétaires d'un navire* : « En général, enseigne Pardessus, on peut dire que le choix du capitaine et des gens de l'équipage, les engagements envers eux, la rédaction des instructions à suivre pendant la traversée, la location, le radoub et l'armement du navire, sont des opérations que la majorité peut décider malgré la minorité » (3).

L'assurance ne saurait être considérée comme objet

---

(1) Pardessus, n. 620 ; Dageville, t. 2, p. 151 ; Bédarride, n. 316.
(2) Caen, 9 déc. 1861 (S.62.2.264).
(3) *Dr. comm.*, n. 621.

d'intérêt commun; chacun, en effet, peut faire assurer sa part, et la participation des copropriétaires à cette opération est complétement inutile.

1737. Il a été jugé qu'on ne pourrait étendre la disposition de l'art. 220 jusqu'à accorder à la majorité le droit de fixer arbitrairement, et la nature des réparations à faire au navire et la quotité des dépenses qu'elles nécessiteront; si la minorité l'exige, un devis des réparations à faire au navire devra être dressé par experts; et les réparations jugées nécessaires être adjugées au rabais (1).

Il est également admis par tous que la majorité ne pourra décider d'une manière obligatoire pour la minorité qu'un chargement sera acheté et expédié pour le compte commun; c'est une spéculation étrangère au simple emploi du navire, et c'est à cet objet seul que l'article 220 est applicable; la minorité pourrait, en outre, après avoir refusé de coopérer à la cargaison du navire. réclamer sa part dans le fret dû, à raison du chargement fait par la majorité, et qui serait fixé à dire d'expert.

Il faut dire encore qu'une délibération une fois prise pour louer le navire ou pour faire une expédition déterminée, cette délibération devient la loi commune, et que la majorité n'a pas le droit de contraindre la minorité à revenir sur ce qui a été décidé d'un commun accord, au moins sans motifs légitimes, résultant d'événements nouveaux et imprévus.

La majorité a-t-elle le droit de décider que le navire sera désarmé et discontinuera ses voyages? Emerigon soutenait la négative sous l'ancienne jurisprudence; mais Valin était d'un avis contraire, et son opinion a été em-

---

(1) *Contrà*, Tranquille Morel, *Hypoth. marit.*, p. 54 et 55.

brassée par tous les auteurs modernes (1). La question de savoir si l'on fera ou non naviguer le bâtiment est évidemment du nombre de celles qui concernent l'intérêt commun, et que décide l'avis de la majorité ; et s'il en est ainsi, nous ne voyons pas sur quoi se fonde la doctrine qui enseigne néanmoins qu'en cas de partage égal d'avis, dont l'un tendrait à désarmer le navire et l'autre à le faire naviguer, ce dernier devrait prévaloir. Dans ce cas, il y a lieu seulement à licitation pour sortir d'embarras, et c'était la disposition formelle de l'ordonnance de 1681 (liv. 2, tit. 8, art. 5). C'est ce qui arrive chaque fois que, faute de majorité pour décider, le navire ne peut rien entreprendre.

1738. Le deuxième paragraphe de l'art. 220 porte, en effet, que la licitation du navire peut être accordée sur la demande des propriétaires formant seulement la moitié de l'intérêt total, s'il n'y a, par écrit, convention contraire ; la majorité n'est plus exigée. Quand il s'agit, au contraire, de la vente volontaire et non de la licitation, l'avis de la majorité n'est plus obligatoire ; il faudrait l'unanimité des coïntéressés pour réaliser la vente de gré à gré ; l'aliénation ne peut être considérée comme l'un des objets concernant l'intérêt commun dont il est question dans le premier paragraphe (2). L'art. 3 de la loi du 10 décembre 1874 a établi une règle semblable en matière d'hypothèques.

Si la majorité décidait que le navire doit être définitivement désarmé et réduit à l'inaction, ce serait le déclarer innavigable et forcer la communauté à liquider, puisque l'objet en vue duquel elle avait été formée aurait

(1) Valin, sur l'art. 5, tit. 8, liv. 2 ; Boulay-Paty, tit. 1er, p. 344 ; Dageville, t. 2, p. 153 et suiv. ; Dalloz, *Rép.*, n. 184.

(2) Boulay-Paty, t. 1er, p. 348 ; Pardessus, n. 623.

cessé d'exister : la demande en liquidation serait, sans doute, le seul recours qu'aurait la minorité contre une aussi étrange délibération.

L'article correspondant de l'ordonnance disait : « Aucun ne pourra contraindre son associé de procéder à la licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis soient également partagés *sur l'entreprise de quelque voyage* » (liv. 2, tit. 8, art. 5), et Valin ajoutait avec raison : « Dans le cas du partage d'avis *sur l'entreprise du voyage*, il est d'autant plus juste de permettre la demande en licitation, soit à celui des associés qui ne peut faire goûter son projet à l'autre, soit à cet autre qui se croit bien fondé à le désavouer, qu'il n'y a pas naturellement d'autre voie pour faire cesser la contrariété d'avis. »

L'art. 220 a rendu générale la disposition limitative de l'ordonnance; il est évident que la licitation sous les conditions fixées par la loi peut être demandée en toute circonstance et non plus exclusivement lorsqu'il y a partage d'avis *sur l'entreprise de quelque voyage;* le texte est clair et positif, et a, du reste, été interprété au Conseil d'Etat; mais quelques auteurs ont pensé que néanmoins la condition exigée pour que la justice autorisât la licitation était encore un partage *égal*, et que la majorité n'avait pas le droit d'exiger ce qui était accordé aux propriétaires formant la moitié exacte de l'intérêt total dans le navire (1).

On se rend compte aisément que ce résultat assez bizarre fût une conséquence nécessaire de la disposition de l'ordonnance; en effet, s'il existait une majorité en faveur de l'entreprise d'un voyage, son avis devait être suivi, et il n'y avait pas lieu à licitation; mais aujour-

(1) Boulay-Paty, t. 1er, p. 361; Dageville, t. 5, p. 159; Dalloz, *Rép.*, n. 191.

d'hui que la disposition de l'article est générale et sans restriction, on ne comprendrait plus que non-seulement, contrairement au droit commun, la licitation ne pût être provoquée par un seul des copropriétaires, mais que la majorité même fût contrainte de rester dans l'indivision. La discussion au Conseil d'Etat entre M. Siméon et M. Bégouen lèverait, au besoin, toute espèce de doute, puisque la seule crainte manifestée par le premier, c'est qu'il fallût nécessairement la majorité pour obtenir ce que la loi n'accordait pas d'une manière assez explicite au partage égal des voix (1). Les raisonnements de Valin, reproduits par Dageville et Boulay-Paty, ne trouvent plus d'application en présence d'un texte aussi complétement modifié; la majorité, sans aucun doute, est habile à faire la loi à la minorité lorsqu'il s'agit d'une entreprise de voyage, mais non en toutes choses; et le Code de commerce a voulu lui accorder un pouvoir nouveau, en même temps qu'il changeait l'ancienne disposition restrictive.

1739. Dans tous les cas, chaque propriétaire a toujours le droit de sortir de l'indivision en vendant sa part à un tiers, sans que ses copropriétaires puissent s'y opposer ou exercer, à moins d'une stipulation expresse, un droit de préférence ou de retrait (2). Nous avons dit plus haut, n. 1630, que la copropriété d'un navire constitue une communauté et non une société.

La circonstance que parmi les copropriétaires d'un navire il se trouverait des mineurs, des interdits ou toute autre personne ne jouissant pas de l'exercice entier de ses droits, n'apporterait aucune modification aux règles

---

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 326 et 327.
(2) Pardessus, n. 623.

qui viennent d'être exposées sur l'application de l'article 220 (1).

1740. La licitation est la vente aux enchères d'un objet indivis entre plusieurs propriétaires et qui ne peut être commodément partagé ; si tous sont présents, majeurs et d'accord, ils peuvent en régler la forme ; s'il y a dissentiment, la licitation est demandée en justice et c'est le juge qui prononce ; s'il y a parmi les propriétaires des mineurs, des interdits, des absents, des faillis représentés par la masse de leurs créanciers, la vente aux enchères doit être faite en justice, suivant les formes qui sont déterminées par le Code de procédure civile.

C'est le tribunal civil et non le tribunal de commerce qui doit être saisi dans tous les cas, soit pour décider qu'il y a lieu de procéder à la licitation, soit pour en régler les formes. Nous avons eu occasion déjà de poser cette règle en parlant de la saisie : le principe est le même quand il s'agit de licitation. La justice consulaire est une juridiction exceptionnelle ; sa compétence est restreinte aux seules causes que la loi lui a explicitement attribuées ; aucun texte ne lui a donné à connaître des licitations. Il ne faut point se préoccuper de la règle qui attribue aux tribunaux de commerce la connaissance de toutes les affaires maritimes : la licitation, pas plus que la saisie, n'est en elle-même ni une affaire maritime proprement dite, ni une affaire commerciale ; il n'y a lieu d'appliquer dans l'un et l'autre cas que les principes du droit civil ; la seule différence, en ce qui concerne les navires, c'est que la vente en justice doit être faite selon les formes prescrites par le Code de commerce.

---

(1) Pardessus, n. 623 ; Boulay-Paty, t. 1er, p. 336.

TITRE IV.

Du Capitaine.

Article 221.

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

SOMMAIRE.

1741. Définition des diverses qualifications employées par la loi; le Code de commerce ne s'occupe pas du capitaine, au point de vue de ses fonctions publiques.
1742. Il règle exclusivement sa responsabilité civile.
1743. Arrimage des marchandises.
1744. Les circonstances détermineront les cas de responsabilité.
1745. Concours du capitaine et du subrécargue.
1746. Questions qui peuvent se présenter quand il s'agira d'apprécier la conduite du capitaine.

1741. Les noms de capitaine, maître ou patron, désignent également, tous les trois, le commandant d'un bâtiment de mer; anciennement, la dénomination de capitaine était restreinte aux commandants des vaisseaux de l'État; dans la marine marchande, le commandant portait le nom de *maître* dans les ports de l'Océan, et de *patron* dans les ports de la Méditerranée; aujourd'hui ces noms divers distinguent, dans l'usage, les individus qui dirigent des navires d'un fort tonnage de ceux qui sont préposés à la conduite des embarcations de moindre

dimension employées au petit cabotage ou simplement à la pêche; mais aucune disposition légale n'a consacré ces distinctions, et le tit. 4 du Code de commerce les confond dans les règles qu'il établit, ainsi qu'on le voit par le texte de l'art. 221.

Le Code de commerce ne s'occupe pas du capitaine au point de vue des fonctions publiques qu'il remplit comme dirigeant le vaisseau et commandant l'équipage et les passagers; pourvu, sur son bord et à la mer, d'un pouvoir souverain, il a, dit le décret du 24 mars 1852, art. 97, « sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. » Cette autorité, il ne pourrait l'abdiquer; toute convention à cet égard serait nulle de plein droit; et le décret précité, art. 82, punit de l'emprisonnement et de l'amende, aussi bien toute personne qui aura pris indûment le commandement d'un navire que tout capitaine qui aura favorisé cette usurpation; celui-ci est puni, en outre, d'une interdiction de commandement d'un an au moins et de deux ans au plus, qui peut devenir définitive en cas de récidive. Le pouvoir du capitaine comprend la manœuvre et la direction nautique du navire, et il ne pourrait être tenu, en conséquence, de déférer à l'injonction qui lui serait faite par le chargeur, de mettre à la voile quand il estime que le temps ne le permet pas; il a en même temps une juridiction disciplinaire, qui s'étend sur toutes les personnes embarquées, employées ou reçues à bord, à quelque titre que ce soit, à partir du jour de leur inscription au rôle d'équipage ou de leur embarquement, sauf au capitaine à ne l'exercer, quand il y a lieu, qu'avec d'équitables tempéraments (Décr. 24 mars 1852, art. 3 et 5). Mais le Code de commerce, nous le répétons, ne

s'est point occupé du capitaine à ce point de vue, soit pour définir les droits et les devoirs qui lui sont imposés, soit pour en sanctionner l'accomplissement.

1742. Le Code règle exclusivement la responsabilité civile du capitaine comme mandataire et préposé de l'armateur; il ne s'occupe de ses fautes qu'au point de vue des intérêts privés qu'elles peuvent compromettre et le rend garant de celles qu'il commet, fussent-elles même légères, dans l'exercice de ses fonctions : sa qualité de mandataire salarié lui imposait au reste, de plein droit déjà, cette rigoureuse responsabilité. Aucune distinction ne pourrait être faite, à cet égard, entre le capitaine *à la part* ou appointé *au mois* (1).

M. Bédarride demande s'il est tenu des fautes même très-légères et répond affirmativement (2); mais cette distinction fort subtile des fautes légères et des fautes très-légères est difficile à établir en fait; ce qui est vrai, c'est qu'on doit se montrer sévère dans l'appréciation des fautes reprochées au capitaine. Nous pensons d'ailleurs, avec M. Demangeat, que l'art. 221 n'est que l'application au capitaine du principe consacré par l'art. 1992 du Code civil (3).

Le capitaine a dû, par suite de ces règles, être déclaré personnellement responsable, soit des dommages causés par le navire qu'il commande, à un autre navire amarré près de lui, quand il y a imprévoyance de sa part, soit des frais nécessaires pour rendre navigable la passe d'une rivière où, par sa faute, son navire a coulé bas (4).

---

(1) Rennes, 12 juill. 1816.
(2) Bédarride, n. 358.
(3) *Traité de dr. comm.*, t. 4, p. 200.
(4) Rennes, 22 janv. 1819; Cour d'assises de la Gironde, 31 déc. 1831; Dalloz, *Rép.*, n. 327. V. également Rennes, 8 avril 1862 (S.62.2.505).

1743. Un des principaux devoirs du capitaine, avant le départ du navire, est de veiller au bon arrimage des marchandises qui doivent être chargées. On appelle *arrimage* le placement et l'arrangement dans l'intérieur du navire des diverses marchandises qui en composent la cargaison, et l'on comprend que pour qu'il soit solide et convenable sous tous les rapports, sans qu'une traversée, souvent longue et exposée à de gros temps, amène aucun accident fâcheux, un soin tout particulier soit nécessaire, si l'on suppose surtout des marchandises de diverses sortes.

Il existe dans chaque port des arrimeurs jurés spécialement chargés de prêter leur concours au capitaine pour un semblable travail ; mais il est de principe que c'est le capitaine qui est seul responsable ; l'arrimeur juré ou même celui qui lui a été spécialement imposé par l'affréteur n'est considéré que comme son préposé qu'il est tenu de surveiller (1). Le capitaine, au surplus, a seul le droit de donner des ordres pour le chargement et l'arrimage, sans que les chargeurs puissent intervenir (2).

Le capitaine, qui charge à cueillette, assume les inconvénients de ce mode de chargement et ne peut invoquer cette circonstance pour repousser la responsabilité des fautes qui lui sont imputées (3).

Pour mettre sa responsabilité à couvert, il est d'usage que le capitaine fasse dresser à l'arrivée du navire, par les officiers du port compétent, procès-verbal constatant le bon arrimage ; mais le défaut de ce procès-verbal, qui n'est point d'ailleurs exigé par la loi, ne fait point pré-

---

(1) Rouen, 14 déc. 1820 ; Dalloz, *Rép.*, n. 394.

(2) Rouen, 9 oct. 1827 ; Dalloz, *Rép.*, n. 389 ; Trib. de Marseille, 13 nov. 1845 (J.M.25.1.24).

(3) Trib. de Marseille, 3 sept. 1844.

sumer de plein droit que les avaries éprouvées par les marchandises du chargement proviennent d'un mauvais arrimage et non de fortunes de mer; le capitaine peut, dans tous les cas, faire la preuve des faits venant à sa décharge (1).

La demande d'un chargeur tendant à faire constater le mauvais arrivage peut être rejetée, si les juges déclarent que cette vérification ne peut avoir aucune influence sur la décision à rendre (2).

On comprend aisément qu'il est impossible de tracer des règles bien précises sur la manière dont il faut procéder en matière d'arrimage; tout dépend de la nature des marchandises devant composer le chargement; et les juges du fond, saisis d'une contestation, auront dans chaque espèce à apprécier les faits : ils devront, en outre, tenir compte des événements de la navigation pour la part qu'ils ont pu avoir dans les causes de l'avarie éprouvée par le chargement. Nous le répétons, les juges apprécieront.

A défaut de stipulations contraires, les frais d'arrimage ne sont point à la charge des affréteurs; ils ne sont tenus qu'à mettre les marchandises sur le quai à la disposition du capitaine, qui est seul chargé de l'embarquement et de l'arrimage (3).

1744. Il entre, en outre, dans les devoirs imposés au capitaine, avant le départ, de veiller à tout ce qui concerne l'équipement et l'avitaillement du navire, et de s'assurer qu'il peut accomplir la navigation à laquelle il

---

(1) Rouen, 20 janv. 1840 et 30 janv. 1843; Dalloz, *Rép.*, n. 394 et 2279; Cass., 17 mars 1846 (D.P.46.1.266).

(2) Rennes, 9 janv. 1821; Dalloz, *Rép.*, n. 396.

(3) Trib. de Marseille, 28 avril 1830, et Cass., 9 août 1826; Dalloz, *Rép.*, n. 901 et 1923.

est destiné; il est encore chargé spécialement de se conformer aux lois de douane; il reçoit de plein droit à cet égard un mandat du chargeur, dès qu'il s'est éloigné du lieu de sa demeure, et il répondrait de toute perte qu'il lui ferait éprouver par sa faute; ainsi, par exemple, en le privant d'une prime que gagnent certaines marchandises à la sortie (1).

La loi, en posant le principe écrit dans l'art. 221, n'a pas esssayé, du reste, de prévoir et d'énumérer les cas où il y aurait lieu de l'appliquer; c'est aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier le caractère des faits et de décider s'il y a eu en effet faute imputable au capitaine et préjudice qui en ait été la conséquence (2). La question s'est souvent présentée, particulièrement en cas d'incendie; dans chaque affaire la décision dépendra des circonstances (3). Mais en présence de l'art. 221, qui a érigé en loi positive la doctrine consacrée seulement jusque-là par la jurisprudence, le capitaine ne pourrait être admis à invoquer comme excuse l'imprévoyance, une omission ou son ignorance des choses qu'il devait savoir. La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacle de force majeure (C. comm., art. 230).

1745. Nous avons parlé du capitaine soit au point de vue des fonctions publiques qu'il remplit, soit au point de vue du mandat légal, défini par la loi maritime, qui lui appartient de plein droit et qui forme l'objet spécial du titre 4, que nous expliquons en ce moment. Il a mandat légal non-seulement de l'armateur, mais du chargeur; l'art. 221 doit être entendu dans ce sens, et

---

(1) Bordeaux. 2 juin 1829; Dalloz. *Rép.*, n. 561.

(2) Bordeaux, 6 déc. 1838; Dalloz, *Rép.*, n. 336.

(3) Aix, 11 juill. 1833; Rouen, 3 mai 1844; Cass., 4 janv. 1832, et 20 fév. 1844; Dalloz, *Rép*, n. 338 et 340.

nous verrons fort souvent dans le cours de cet ouvrage l'application de cette règle. A l'égard des tiers, ce mandat légal l'assimile au propriétaire lui-même. Il a, en outre, presque toujours un mandat volontaire et conventionnel en ce qui concerne le chargement; et, à cet égard, il ne peut exister de règles spéciales pour le droit maritime; il faut se reporter au contrat de mandat ou de commission; mais ce mandat spécial peut également être confié à tout autre qu'à lui, ainsi que nous avons eu occasion de le dire déjà : « à côté de l'homme investi des pouvoirs inaliénables qui tiennent à l'ordre public, l'armateur, a dit la Cour de cassation, peut placer un subrécargue auquel il confie exclusivement la gestion de la cargaison et la direction du voyage » (1). Nous répéterons donc que les attributions du capitaine et du subrécargue, lorsque l'armateur en a placé un sur le vaisseau, sont parfaitement distincts; et si le capitaine a méconnu les droits du subrécargue et causé par là un dommage aux armateurs, soit par la rupture du voyage, soit par tout autre motif, il en est responsable (2).

1746. Toutes les questions que peut soulever le contrat de mandat se présenteront dans la pratique, quand il s'agira d'apprécier la gestion du capitaine. Si la loi a cherché à définir le mandat légal dont il est chargé, elle s'en est rapportée entièrement au droit commun pour apprécier les fautes qu'il a pu commettre dans l'exécution, et aussi pour limiter le mandat volontaire tout à fait distinct de l'autre, dont il a pu être chargé; apprécier la manière dont il a été rempli; la responsabilité qu'il a encourue ou les droits que cette exécution lui a créés

(1) Cass., 14 juill. 1834; Dalloz, *Rép.*, n. 317.
(2) Même arrêt.

contre le mandant pour le paiement de ses commissions ou salaires ou le remboursement de ses avances et frais (1).

En ce qui concerne spécialement le chargeur et le consignataire, le capitaine est assimilé au voiturier, comme le connaissement à la lettre de voiture; et il faut encore se reporter aux règles générales du commissionnaire de roulage et du voiturier.

En cas de naufrage, il doit veiller au sauvetage, et la présence de l'armateur ne le décharge pas de cette obligation et n'autoriserait pas son inaction (2).

Article 222.

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme *connaissement*.

SOMMAIRE.

1747. La responsabilité du capitaine est assimilée à celle qui pèse sur les voituriers; le connaissement peut être suppléé.

1747. La responsabilité du capitaine relativement aux marchandises dont il se charge doit être assimilée à celle qui est imposée aux commissionnaires de roulage et aux voituriers (C. comm., art. 96 et suiv.); elle commence pour lui dès le moment que les marchandises lui ont été livrées, même sur le rivage ou dans les entrepôts, et elle ne finit que lorsqu'elles ont été déposées à quai au lieu de destination.

Les chargeurs doivent exiger une reconnaissance des marchandises confiées par eux au capitaine, et cette re-

---

(1) Rennes, 17 fév. 1821; Cass., 13 juill. 1829, et 18 mars 1835; Dalloz, *Rép.* n. 581, 567 et 580.

(2) Rennes, 12 juill. 1816; Dalloz, *Rép.*, n. 566.

connaissance porte le nom de *connaissement;* toutefois la Cour de cassation a décidé que le connaissement n'était que l'un des éléments des preuves admises par la loi, et qu'en l'absence de cet acte ou lorsque le connaissement est irrégulier, « la loi abandonne à la sagesse des magistrats l'appréciation des faits servant à établir la preuve de la réalité du chargement ». La décision du juge du fait sur ce point ne peut tomber sous la censure de la Cour de cassation (1). La preuve testimoniale pourrait même être admise; rien n'expliquerait que, dans ce cas particulier, la loi commerciale exigeât un commencement de preuve par écrit.

Il appartient également aux juges du fait d'apprécier dans quelles circonstances le capitaine est en faute et doit répondre des marchandises perdues ou avariées, soit par suite d'un mauvais arrimage (2), opération à laquelle doit veiller le capitaine, même lorsqu'un arrimeur lui a été désigné, soit par suite d'incendie, soit par suite de vol, soit par tout autre motif, par exemple, parce que les marchandises ont été rongées par les rats, événement qui pourrait lui être imputé s'il n'a pris les précautions en son pouvoir pour les détruire.

Le capitaine de navire qui a déposé en douane, aux risques de qui de droit, les colis non retirés dans les vingt-quatre heures par le porteur des connaissements à ordre, n'est pas responsable de la remise irrégulière faite par le dépositaire à un tiers, et la perte doit être supportée exclusivement par le propriétaire des objets détournés, qui a rendu par sa faute le dépôt nécessaire (3).

---

(1) Cass., 25 mars 1835 (S.35.1.804). — *Sic*, Cass., 2 août 1841 (S.41.1.854).
(2) V. ci-dessus, n. 1743.
(3) Aix, 3 déc. 1869 (S.71.2.109).

Article 223.

Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

SOMMAIRE.

1748. Comment doit être entendu le *concert* du capitaine avec les propriétaires.
1749. Explication de l'expression : *le lieu de la demeure.*

1748. Cet article, pris de l'ordonnance de 1681, a été rétabli par le Conseil d'Etat dans le projet d'où il avait été retranché par la commission et la section (1).

« Puisque la conduite et la conservation du vaisseau, dit Valin, aussi bien que la direction de la cargaison sont essentiellement confiées au maître ou capitaine, il est tout naturel qu'il ait le choix du pilote, du contremaître, des matelots et compagnons de son voyage, en un mot, qu'il ait le droit de faire son équipage, comme étant plus capable qu'aucune autre personne de juger de la capacité de ceux qu'il s'associe.... Cependant la liberté que doit avoir le capitaine de faire son équipage ne va pas jusqu'à en user à l'insu, encore moins contre le gré du propriétaire ou de l'armateur du navire, s'il est sur les lieux » (2). Ces observations de Valin démontrent la sagesse de cette disposition.

On a exprimé la crainte au Conseil d'État que le mot *concert* employé dans le second paragraphe de l'article

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 330 et suiv.
(2) Valin, sur l'art. 5, tit. 1er, liv. 2 de l'ord. de 1681.

ne donnât lieu à des difficultés dans l'application; M. Treilhard répondit que cette expression est parfaitement entendue : « elle signifie que le capitaine est obligé de présenter au propriétaire les noms des individus dont il a fait choix, et que le propriétaire peut les rejeter »; par suite, le conseil, dit le procès-verbal, « arrête que les explications données sur le sens dans lequel le mot *concert* doit être pris seront insérées au procès-verbal » (1) ; il ne peut donc jamais y avoir lieu à porter devant le juge une contestation entre le capitaine et le propriétaire pour le choix d'un homme de l'équipage.

L'approbation du propriétaire pourrait s'induire du silence qu'il a gardé, aucune forme évidemment n'ayant été réglée à cet égard.

Le contrat intervenu entre le capitaine et les gens de l'équipage est-il subordonné pour sa validité à ce que les choix aient été faits de concert avec le propriétaire? Nous ne le pensons pas; « dans tous les cas, dit Pardessus, les gens de l'équipage ne pourraient exciper du défaut de pouvoirs du capitaine pour se dégager, ni l'armateur refuser d'exécuter l'engagement du capitaine envers ces tiers, sauf son recours contre lui, s'il en éprouvait quelque tort » (2). En effet, les gens de l'équipage doivent croire que le capitaine a reçu les pouvoirs nécessaires, et ils n'ont aucun moyen de vérifier s'il s'est concerté avec le propriétaire.

1749. « L'usage et les circonstances, dit encore Pardessus, déterminent ce qu'on entend par *lieu de demeure*. Les règles sur le domicile n'offriraient pas toujours un guide infaillible. Il peut se faire que, sans être domi-

---

(1) Locré, t. 18, n. 332.

(2) *Dr. comm.*, n. 629. V. Pothier, *Louage des matelots*, n. 164; Boulay-Paty, t. 1er, p. 464.

cilié dans le lieu du départ, l'armateur y soit en résidence momentanée, quelquefois pour le but unique de l'expédition : et cette présence pouvant être ou n'être pas connue du capitaine, les circonstances feraient apprécier sa conduite » (1).

« Si l'armement se fait hors du lieu de la demeure des propriétaires du navire, dit Valin, le pouvoir du maître, par rapport au choix de l'équipage, sera absolu, s'il est autorisé par les propriétaires à faire lui-même l'armement selon sa prudence ; mais si, comme il est ordinaire, les propriétaires font l'armement par le ministère d'un commissionnaire ou correspondant, ce sera avec ce commissionnaire, comme revêtu des pouvoirs des propriétaires, que le capitaine devra concerter l'engagement des gens de son équipage, de même que le congé qu'il voudra donner à quelques-uns d'eux » (2).

Ces règles doivent être suivies, et si le capitaine ne s'est pas conformé aux instructions qu'il a reçues, il est personnellement responsable ; mais le contrat, ainsi que nous le disions tout à l'heure, est valable.

Article 224.

Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait

---

(1) *Droit comm.*, p. 57.
(2) *Loc. cit.* — *Contrà*, Bédarride, n. 367.

de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

SOMMAIRE.

1750. Qu'est-ce que le *livre* ou *journal du bord?*

1750. Le registre, dont la tenue est ordonnée par l'art. 224, s'appelle *livre* ou *journal du bord.* Les diverses mentions qui doivent y être faites peuvent être utiles pour apprécier la conduite du capitaine et la manière dont il a exécuté le mandat qu'il tient des armateurs. Il est coté et parafé sans frais. Il doit être sur papier timbré, à peine de 500 fr. d'amende (L. 28 avril 1816, article 72).

Le capitaine ne doit s'adresser au maire ou à son adjoint que dans les lieux où il n'existe pas de tribunal de commerce (1).

Il est naturel que les inscriptions sur ce registre soient faites par ordre de date, sans blanc ni interlignes; la loi ne l'a pas dit expressément, toutefois : et, s'il y avait lieu, les juges apprécieraient, dans tous les cas, la foi qui doit lui être due; mais en règle générale, et s'il est régulier, il doit faire foi de son contenu jusqu'à preuve contraire.

En cas de contravention à l'obligation imposée par cet article, le capitaine engagerait sa responsabilité et il est puni, en outre d'une amende de 25 à 300 fr. (Décr. 24 mars 1852, art. 83).

S'il allègue que le registre a été perdu par force majeure, le naufrage ou tout autre événement analogue étant prouvé, sa déclaration, quant à la perte du livre de bord, doit être admise, sauf la preuve contraire.

Dageville, t. 2, p. 176.

Aucun autre livre ne peut suppléer celui que la loi exige, et qui doit être tenu par le capitaine lui-même, sans qu'il puisse se faire remplacer par l'écrivain qu'il a auprès de lui.

La loi, en obligeant le capitaine à inscrire sur le livre tout ce qui concerne le fait de sa charge, indique suffisamment que les énonciations ne doivent pas se borner à un compte de finances, mais doivent contenir en outre tous les événements de mer, tels que la rencontre d'un bâtiment, l'ordre donné par le capitaine de mettre un officier aux fers, etc. (1).

Le mot *résolutions* a été substitué dans l'article au mot *délibérations* qui existait dans le projet, sur l'observation du Tribunat : « le seul mot *délibérations*, disait-il, peut faire réclamer le fait et autoriser la chose : or, s'il y a délibération à la mer, il n'y a plus ni ordre, ni discipline, ni commandement » (2).

Article 225.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce; il est délivré extrait au capitaine.

SOMMAIRE.

1751. Le Code de commerce s'en est référé à une législation spéciale, dont les dispositions ont donné lieu à des controverses.
1752. Quels navires sont soumis à la visite.
1753. Par qui sont faites les visites.

---

(1) Procès-verbaux, 14 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 332.
(2) Locré, t. 18, p. 374.

1751. Le Code de commerce n'a pas précisé de quelle manière, dans quelles circonstances, ni par quelles personnes serait faite la visite ordonnée par cet article; il s'en est référé, à cet égard, aux règlements spéciaux, et a fait naître, par suite, des difficultés que son texte ne résout pas d'une manière assez explicite.

La déclaration du 17 août 1779 avait établi (art. 1er) qu'aucun navire marchand ne pourrait prendre charge sans avoir été visité dans les formes que déterminait cette même déclaration; le congé n'était délivré que sur le vu du procès-verbal constatant cette visite.

L'art. 3 soumettait le navire à une nouvelle visite lorsqu'il était prêt à recevoir son chargement de retour.

Quoique la déclaration ait été rendue sur la matière spéciale des assurances, les trois premiers articles ont un caractère général; ils ne parlent nullement d'assureurs ni d'assurés, et exigent l'accomplissement de ces formalités pour la délivrance du congé, c'est-à-dire dans un but de police maritime et d'utilité publique, et, en effet, ils renvoient non au titre des *assurances* de l'ordonnance de 1681, mais au titre des *congés*.

La loi du 9-13 août 1791, sur la police de la navigation et des ports de commerce, s'occupe également de la visite des navires, et contient, sur ce sujet, des dispositions nouvelles; les art. 12 et 13 du tit. 3 assujettissent les navires à deux visites, l'une au moment où l'armateur voudra mettre le navire en armement, l'autre, lorsque l'armement sera terminé et que le navire sera prêt à prendre charge; mais la loi ne parle plus de visite à faire au moment de prendre le chargement de retour, visite prescrite, au contraire, par l'art. 3 de la déclaration de 1779.

D'un autre côté, l'art. 14 de la loi de 1791, par une

disposition nouvelle, n'assujettit à ces formalités que les navires destinés aux voyages de long cours.

« Au moyen de ces dispositions, dit ce même art. 14, « toutes autres visites ordonnées par les précédentes « lois seront supprimées. »

Malgré la généralité de ces expressions, on a douté que la déclaration de 1779 eût été abrogée par cette disposition (1); mais, depuis la promulgation du Code de commerce, la question s'est représentée entière, et elle ne nous paraît plus douteuse.

En effet, l'art. 2 de la loi du 15 septembre 1807, qui fixe l'époque à laquelle le Code de commerce sera exécutoire, abroge toutes les anciennes lois touchant les matières commerciales, sur lesquelles il est statué par ce Code. L'ordonnance de 1681 cesse d'avoir force de loi; si la déclaration de 1779 a dû, pour résister à la loi de 1791, être considérée comme le complément indispensable de l'ordonnance, devant suivre le même sort, cette raison même, la seule qui peut faire douter qu'elle eût été abrogée, la fera disparaître devant la loi de 1808.

Est-il possible de penser que l'art. 225 ait entendu se reporter à des lois qu'il était destiné à remplacer; et, sans une mention très-expresse, peut-on croire qu'il ait laissé subsister deux ou trois articles d'une loi, dont le reste est positivement abrogé?

Les règlements dont parle l'art. 225 ne peuvent être que ceux qu'a établis la loi de 1791, et s'il a pu être douteux, avant la promulgation du Code de commerce, que la déclaration de 1779 fût encore en vigueur, en ce qui concerne la visite des navires, l'incertitude a disparu depuis le 1er janvier 1808 : la visite du navire, au mo-

---

(1) V. notre *Traité général des Assurances*, n. 313, t. 2, p. 133.

ment du voyage de retour, n'est donc désormais plus exigée par aucun acte ayant force de loi. Le doute n'avait jamais existé qu'en cas de relâche ; même pour avaries, aucun texte n'exigeait une visite avant le départ (1).

1752. Les navires destinés au voyage de long cours restent néanmoins, ainsi que nous l'avons dit, soumis à deux visites : « Les experts, dit la Cour de Bruxelles, procèdent à une première visite avant le chargement, afin de pouvoir examiner le navire dans toutes ses parties ; ils opèrent la seconde visite au moment où le navire est prêt à faire voile, c'est-à-dire lorsqu'ils peuvent s'assurer que tous les objets nécessaires à la navigation se trouvent réunis à bord » (2). Mais la loi de 1791, qui est appliquée dans cette circonstance, dispense de ces formalités, ainsi que nous l'avons dit encore, les navires destinés au cabotage ; la déclaration de 1779 ne pouvant plus être invoquée, la visite n'est-elle plus exigée, en effet, dans ce cas ?

La disposition de l'art. 225 paraît générale. Il faut ajouter que les motifs qui l'ont fait établir sont parfaitement applicables, surtout au grand cabotage ; si l'article 225 n'avait voulu rien faire de plus que ce qu'avaient ordonné les lois en vigueur au moment de sa promulgation, il eût été inutile ; et il faut décider qu'il a eu pour but de rendre générales les prescriptions de la loi de 1791, et d'y soumettre, sans distinction, tous les navires au moment de se mettre en voyage (3) ; cependant le contraire a été jugé (4).

---

(1) Beaussant, p. 204 ; Cass., 3 juill. 1839 (D.P.39.1.285).

(2) Bruxelles, 13 janv. 1840 ; Dalloz, *Rép.*, n. 385.

(3) Pardessus, n. 630. Nous avons soutenu une opinion contraire (V. *Traité général des Assurances*, n. 313, t. 2, p. 136).

(4) Bordeaux, 27 fév. 1826 ; Cass., 23 mai 1826.

Les barques et chaloupes de pêche n'ont jamais été soumises à la visite; il en est de même des navires qui ne font que le petit cabotage; mais nous croyons, quel que soit, dans ce moment, l'état de la jurisprudence, qu'il serait dangereux d'étendre plus loin l'exception.

Les capitaines de navires étrangers sont assujettis aux obligations qui pèsent sur les navires français, en ce qui concerne la visite, puisque ces mesures ont été établies par des motifs de sécurité publique (1). En pays étranger, les capitaines français seraient soumis aux usages des lieux.

L'art. 228, que nous expliquerons tout à l'heure, fait connaître sous quelle sanction est imposée au capitaine l'obligation de faire visiter le navire, et nous dirons dans quel sens cet article doit être entendu. L'article 83 du décret du 24 mars 1852 le punit, en outre, d'une amende de 25 à 300 fr., et il opposerait vainement pour sa défense que l'autorité maritime lui a remis son rôle d'équipage. C'est surtout en matière d'assurances que des difficultés ont été élevées. Nous aurons occasion d'en parler à ce point de vue, en nous occupant du délaissement.

1753. Les visites de navires doivent être faites par des experts choisis parmi d'anciens navigateurs et nommés, sur la requête du capitaine, par le tribunal de commerce. Dans les villes où il n'existe pas de tribunal consulaire, les experts sont nommés par le maire, et le procès-verbal de visite, au lieu d'être remis au greffe, ainsi que l'ordonne l'article 225, est reçu par le juge de paix du canton, qui doit le faire parvenir dans les vingt-

(1) *Contrà*, Cass., 11 fév. 1862 (S.62.1.376).

quatre heures au tribunal de commerce le plus voisin (L. 9-13 août 1791, tit. 3; ord. 1er nov. 1826).

Article 226.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

1° L'acte de propriété du navire;

2° L'acte de francisation;

3° Le rôle d'équipage;

4° Les connaissements et chartes-parties;

5° Les procès-verbaux de visite;

6° Les acquits de paiement ou à caution des douanes.

Article 227.

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

SOMMAIRE.

1754. Explication des divers termes employés par la loi.

1754. Ces deux articles ont été ajoutés sur les observations du tribunal de commerce de Bordeaux et de la Cour d'appel de Rouen (1), et le décret du 24 mars 1852 (art. 83) y a ajouté, comme sanction, une amende de 25 à 300 fr.

Il a paru nécessaire d'obliger le capitaine d'être muni des pièces justifiant en tout temps, d'une manière régulière, de la propriété du navire, de sa nationalité et de l'accomplissement des formalités exigées par les lois et règlements.

---

(1) Observ., t. 2, 1re part., p. 175; et t. 1er, p. 272.

Le rôle d'équipage doit contenir le nom de tous les marins et de tous les passagers embarqués à bord du navire, il est fait en double original, dont un exemplaire est laissé au commissaire des classes. Les capitaines des paquebots à vapeur spécialement affectés au transport des voyageurs ne sont pas dispensés de cette obligation; elle est moins rigoureusement exigée, toutefois, des bateaux à vapeur destinés seulement à accomplir de petits trajets sur le littoral (1).

La contravention à l'obligation imposée au capitaine d'inscrire au rôle tous les marins et passagers, l'omission dont il se serait rendu coupable en négligeant de faire rédiger cette pièce ou de s'en munir après l'avoir fait dresser, le soumettraient à diverses amendes prononcées par le décret du 19 novembre 1852, et variant de 100 à 500 fr., suivant que le bâtiment est armé au long cours, ou au cabotage, ou à la petite pêche (art. 3.)

Toute navigation maritime, quelle qu'elle soit, est comprise dans l'une de ces trois catégories prévues par l'article 3 précité. Le décret du 19 mars 1852 a eu pour objet d'établir une règle uniforme applicable à toutes les embarcations maritimes et de faire cesser les distinctions admises antérieurement par la jurisprudence entre celles qui étaient soumises à l'obligation du rôle d'équipage et celles qui en étaient exemptes (2). La sévérité de cette règle générale établie par le législateur ne pourrait être tempérée dans la pratique que par la tolérance de l'administration (3).

---

(1) Beaussant, t. 1er, p. 208.

(2) Cass., 28 mai 1853 (S.53.1.176).

(3) Cass., 15 avril 1852; 21 janv. 1853 (D.P.53.5.318 et 319); Cass., 22 juill. 1853 (D.P.53.1.276).

Le décret du 25 octobre 1863 a établi les seules exceptions qui existent à la loi générale.

Sont exemptés du rôle d'équipage les bateaux et chalands uniquement employés à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines et biens de toute nature situés dans les îles et sur les rives de fleuves ou de rivières dans leur partie maritime. Tout propriétaire qui emploie ces bateaux ou chalands à une autre destination ou qui les loue à fret est privé du bénéfice de cette exemption (art. 1er du décret du 25 oct. 1863).

Sont affranchis de l'obligation de se munir d'un rôle d'équipage les yachts et bateaux uniquement affectés à une navigation de plaisance. Les propriétaires de ces yachts ou bateaux sont simplement tenus de se pourvoir d'un permis de navigation, et de remettre au commissaire de l'inscription maritime, lorsqu'ils entreprennent un voyage de quelque durée, une liste des personnes embarquées sur le yacht ou bateau. Toute opération de commerce est absolument interdite aux yachts et bateaux de plaisance; art. 2 du même décret.

L'obligation, pour le capitaine, d'avoir à son bord les connaissements et chartes-parties n'est pas moins impérieuse et lui est imposée sous peine d'engager sa responsabilité, s'il y avait lieu.

Pour les affrétements peu considérables, et principalement pour les navires employés au petit cabotage, il n'est pas dressé d'habitude de charte-partie ni de connaissement; le capitaine doit avoir entre les mains une lettre de voiture adressée à la personne pour le compte de laquelle se fait le chargement, une facture ou toute autre pièce énonçant les effets embarqués et le fret à payer.

Il n'existe pas également de charte-partie si le chargement appartient au propriétaire; le capitaine serait

muni dans ce cas d'une pièce énonçant les effets chargés.

Nous avons parlé des procès-verbaux de visite sous l'article précédent.

Les acquits de paiement des douanes justifient que le capitaine a acquitté tous les droits auxquels il est soumis, ou sont remplacés par les passavants et acquits à caution pour les expéditions entre deux ports français.

Le capitaine doit avoir, en outre, à son bord, le *congé* qui lui permet de mettre en mer et de naviguer sous la protection du pavillon national; le *manifeste* visé par la douane, destiné à constater l'état de la cargaison, et auquel doivent se rattacher les acquits de paiements ou à caution des douanes; et enfin, quand il y a lieu, *la patente de santé;* sans préjudice de toutes autres pièces exigées soit par des lois spéciales sur les douanes, la police de la navigation ou autres, soit par suite de circonstances exceptionnelles, comme l'état de guerre, par exemple.

L'art. 227 a pour but d'empêcher le capitaine, près de rentrer à son domicile, d'abandonner le navire au moment peut-être le plus difficile. Cette disposition est indépendante des règlements spéciaux qui obligent les navires, dans certaines circonstances, à prendre des pilotes côtiers ou lamaneurs.

Il est de doctrine et de jurisprudence que, quoique le ministère du pilote soit forcé, le capitaine n'en est pas moins tenu de surveiller la conduite de celui qu'il a à son bord, ainsi que nous l'avons dit plus haut (Voir ci-dessus, n. 1714).

Est puni d'une amende de 25 à 300 fr. tout capitaine, maître ou patron qui ne se conforme point à l'art. 227 du Code de commerce; art. 83 du décret du 24 mars 1852.

Article 228.

En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

SOMMAIRE.

1755. Responsabilité du capitaine en cas de contravention.

1755. L'art. 228 est la seule sanction que le Code pût établir pour l'accomplissement des obligations imposées par les quatre articles précédents, et elle est sévère : toutefois, la Cour de cassation n'a pas interprété cet article dans ce sens que le capitaine dût être nécessairement responsable des événements, même de force majeure, par le seul fait d'une contravention matérielle constatée aux dispositions de la loi; elle a décidé que l'art. 228 n'élevait qu'une présomption ayant pour effet de dispenser de toute preuve celui au profit de qui elle existe, et que la responsabilité devait cesser s'il parvenait à établir lui-même la réalité d'événements et d'obstacles de force majeure (1); l'art. 83 du décret du 24 mars 1852 le punit, en outre, d'une amende de 25 à 300 fr. C'est aux tribunaux à apprécier et à décider.

Article 229.

Le capitaine répond également de tout dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit de son chargeur.

---

(1) Cass., 17 avril 1834 (S.34.1.233). — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 2, p. 27; Dageville, t. 2, p. 190.

Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.

SOMMAIRE.

1756. De quelle manière cet article doit être entendu.

1756. Les marchandises chargées sur le tillac sont évidemment exposées à des risques particuliers, nombreux et plus considérables que celles qui sont placées dans l'intérieur du navire, et le capitaine doit en répondre, si le propriétaire n'a pas autorisé formellement cette manière de charger ; consentement qu'il ne donnera, sans doute, qu'en connaissance de cause et afin de payer un fret moins élevé. Il est entendu toutefois que le capitaine ne répond pas du dommage qui *peut* arriver, ainsi que le dit le texte, mais bien seulement de celui qui *est* réellement arrivé. En conséquence, « si le navire, dit M. Demangeat, vient à faire naufrage sans la faute du capitaine, et que toutes les marchandises périssent, comme alors il se trouve que la faute commise en chargeant sur le tillac n'a pas été dommageable, il faudrait décider que le capitaine n'est pas tenu envers le chargeur. On peut invoquer en ce sens l'art. 1302 du Code civil » (1).

L'art. 229 n'est pas applicable au petit cabotage, auquel se livrent des bâtiments d'un trop faible tonnage pour ne pas tirer parti de tout l'espace qui peut être disponible; ces bâtiments, d'ailleurs, ne font que des voyages de courte durée. Cette exception était anciennement admise par l'usage, quoique l'ordonnance n'en fît pas mention (2). Mais de nos jours encore il va de soi

(1) Sur Bravard, t. 4, p. 201.
(2) Valin, sur l'art. 12, tit. 1er, liv. 2.

qu'une convention spéciale peut enlever au capitaine, même dans la navigation au petit cabotage, le droit de charger sur le tillac : il peut renoncer au bénéfice de la loi; la prétention de faire considérer comme banale et sans valeur une semblable condition imprimée dans des modèles de connaissement, sous prétexte d'un usage contraire, a été, avec raison, repoussée par la jurisprudence; et les capitaines au petit cabotage doivent se tenir pour avertis (1).

La loi, en exigeant que le consentement fût donné par écrit, a voulu éviter toute discussion et semble avoir proscrit la preuve testimoniale; elle ne pourra être admise que s'il y avait consentement de preuve par écrit. Si les chargeurs avouaient le consentement verbal donné par eux, le capitaine devrait évidemment être déchargé.

Le motif qui a fait écrire l'art. 229 servirait à interpréter au besoin les difficultés qui pourraient naître si les marchandises avaient été chargées dans d'autres parties du vaisseau que celle qui est précisée; ainsi on appelle *franc tillac* le plancher supérieur d'un bâtiment de charge, distinct de la cale et couvert par le tillac proprement dit. Les marchandises chargées sur le franc tillac ne pourraient donner lieu à l'application de l'article 229 (2); il en serait de même si elles étaient placées dans une dunette à l'abri du mauvais temps (3); mais si la dunette n'était pas solidement construite, et de façon à mettre les marchandises à l'abri des inconvénients qu'elles rencontrent sur le tillac, il n'y aurait pas lieu à décharger le capitaine. C'est donc une question d'appréciation.

---

(1) Rouen, 23 janv. 1850; Lehir, 50.2.445 et la note.
(2) Rennes, 9 janv. 1821; Dalloz, *Rép.*, n. 396.
(3) Bordeaux, 6 déc. 1838; Dalloz, *Rép.*, n. 336. — *Contrà*, Bédarride, n. 412.

Si le contrat de chargement avait eu lieu sous l'empire d'une législation où la disposition de l'art. 229 n'existerait pas, la conduite du capitaine devra être jugée d'après les principes généraux du droit. Il lui serait bien difficile, sans doute, d'établir qu'il n'y a pas faute de sa part de placer des marchandises sur le tillac de son vaisseau, et sa responsabilité, sans doute, serait engagée (1).

L'art. 421, combiné avec celui-ci, peut faire naître, en cas de jet, une difficulté que nous examinerons en expliquant l'art. 421.

Article 230.

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

SOMMAIRE.

1757. Les tribunaux apprécieront quand il y aura force majeure.

1757. La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure; cette disposition établit un principe général qui s'étend à la responsabilité que le capitaine peut encourir par suite de l'inobservation des règles établies par les art. 221 et suivants, comme à tout autre fait qui lui est imputé.

Le législateur, dans cet article, comme dans tous ceux où il parle de force majeure ou de cas fortuit, a évité de donner de ces expressions une définition qui aurait pu présenter des inconvénients. Il n'a pas voulu, non plus, expliquer dans quelle forme se ferait la preuve du fait allégué comme constituant la force majeure; il s'en est

---

(1) Bruxelles, 7 fév. 1829; Dalloz, *Rép.*, n. 398.

rapporté aux principes généraux. L'article se borne à établir la présomption de faute, sauf au capitaine à prouver qu'elle n'est pas justifiée (1); le livre de bord régulièrement tenu, et le rapport qu'il doit déposer à son arrivée dûment vérifié, lui fourniront, dans la plupart des cas, les meilleures preuves qu'il puisse alléguer pour sa défense; mais, à défaut de semblables pièces, la Cour de Rennes a jugé qu'il serait non-recevable à offrir la preuve par témoins des faits de force majeure allégués par lui (2).

C'est aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier les faits mis à la charge du capitaine comme les excuses qu'il fait valoir (3), soit en cas d'inexécution de sa part de prescriptions légales, soit dans tous les cas où un sinistre étant arrivé, échouement, pillage, incendie, ou tout autre, les parties intéressées veulent en faire peser la responsabilité sur le capitaine en alléguant qu'il y a eu faute de sa part (4). Aucun doute n'existe que le cas de force majeure, fût-il établi, cesserait de constituer une excuse pour le capitaine, s'il avait été précédé d'une faute à laquelle il pourrait être imputé.

Nous aurons occasion de revenir avec plus de détails sur ces principes dans le commentaire du titre 10, puisque c'est presque inévitablement, à raison du contrat d'assurance, que les difficultés se sont produites devant les tribunaux.

Article 231.

Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 39.
(2) Rennes, 8 avril 1862 (S.62.2.505).
(3) Cass., 8 mars 1832; Dalloz, *Rép.*, n. 603.
(4) Bordeaux, 6 déc. 1838; Dalloz, *Rép.*, n. 336; Rouen, 3 mai 1844; Dalloz, *Rép.*, n. 338; Cass., 20 fév. 1844; Dalloz, *Rép.*, n. 340.

bord, ou qui sur des chaloupes se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour le voyage ; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés, s'ils donnent caution.

SOMMAIRE.

1758. Cet article a été implicitement abrogé par la loi du 22 juill. 1867, qui a aboli la contrainte par corps.

1758. La loi du 22 juillet 1867, en abolissant d'une manière générale la contrainte par corps en matière civile comme en matière commerciale, et contre les étrangers ainsi que contre les Français, a abrogé implicitement l'art. 231. Il devient donc tout à fait inutile de rappeler les difficultés qu'il avait soulevées.

La défense édictée par l'art. 231 ne s'étendait pas aux dettes provenant d'un délit ni à la punition d'un pareil fait. Il n'y a rien de changé à cet égard.

Article 232.

Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter les voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

SOMMAIRE.

1759. Qu'entend-on par le lieu de la demeure ?

1760. Quelle est la valeur des contrats passés en contravention à cet article, à l'égard des tiers ?

1761. Même question dans les rapports du capitaine et du propriétaire.

1762. L'article est sans application hors du lieu de la demeure du propriétaire ; emprunt à la grosse; renvoi à l'art. 234.

1759. Le capitaine est légalement présumé, en règle générale, le mandataire tacite de l'armateur ; mais ses pouvoirs devaient cesser, dans tous les cas, en présence du propriétaire même ou de la personne chargée d'un pouvoir spécial et explicite ; l'art 232 ne fait donc que rappeler un principe incontestable.

Dans l'application, l'embarras peut exister pour décider ce qu'on doit entendre par *le lieu de la demeure ;* le même embarras s'est présenté pour expliquer une expression identique qui se trouve à l'art. 224. Il est facile de poser, en principe, que la loi n'a pas entendu parler du domicile proprement dit du propriétaire ; s'il est présent, même momentanément, et que sa présence soit connue du capitaine, l'art. 232 devient applicable. Nous croyons qu'ici encore, l'usage et les circonstances pourront seuls déterminer ce qu'on doit entendre par le lieu de la demeure (*suprà*, n. 1749). Si le navire appartient à plusieurs propriétaires, et, à défaut d'armateur gérant ou de fondé de pouvoirs, l'art. 232 ne pourrait être appliqué que dans le cas où le capitaine se trouve au lieu de la demeure de la majorité des propriétaires (1).

La qualité de consignataire n'entraîne point avec elle celle de fondé de pouvoir (2).

1760. Lorsqu'aucune contestation n'existe pour décider que le capitaine a agi sans autorisation spéciale, dans le lieu même de la demeure du propriétaire ou de son fondé de pouvoirs, la loi n'a pas décidé si les contrats seraient nuls à l'égard des personnes qui ont traité avec le capitaine.

Si elles connaissent ou avaient dû connaître la présence

---

(1) Bédarride, n. 429.
(2) Trib. comm. du Havre, 3 déc. 1836 ; Lehir, 45.2.477.

sur les lieux du propriétaire ou de son fondé de pouvoir, l'affirmative est certaine.

Si elles ont traité dans l'ignorance excusable de ce fait, et elle sera plus facilement excusée évidemment, s'il s'agit d'un mandataire que du propriétaire lui-même, la règle ne peut pas être la même et les actes relatifs au radoub et à l'achat des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment seront valables à l'égard des tiers qui ont traité de bonne foi avec le capitaine, lorsque leur imprudence même, s'il y a lieu, ne peut être taxée de faute lourde.

Cette règle doit être étendue à l'affrétement; et on a même été plus loin, en ce qui le concerne, prétendant que le contrat était dans tous les cas valable, parce que le consentement de l'armateur devrait être nécessairement présumé, l'usage général étant que les affrétements se traitent avec le capitaine, sans que l'on ait à s'inquiéter si l'armateur est présent ou absent ; mais sous l'ancienne jurisprudence, comme de nos jours, une vive controverse a été élevée, cependant, sur ce point. Valin, suivi par Pothier, pensait que le contrat était nul, sauf le recours de l'affréteur contre le capitaine ; Émerigon soutenait une opinion contraire (1). De nos jours, le même embarras existe ; Boulay-Paty, Dageville et Bédarride (2) ont embrassé l'opinion de Valin ; Delvincourt et Pardessus (3), celle d'Émerigon. Nous croyons que c'est c'est celle-ci qui doit être suivie. Le propriétaire est tenu, dans tous les cas, envers les tiers de bonne foi qui ont traité avec le capitaine, lorsqu'une disposition expresse

---

(1) Valin, art. 2, tit. 1er, liv. 3; Pothier, *Ch.-part.*, n. 48 ; Emerigon, *Contrats à la grosse*, chap. 4, sect. 3, § 2.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 55 et 270; Dageville, t. 2, p. 207 ; Bédarride, n. 435.

(3) Delvincourt, t. 2, p. 227, note 2; Pardessus, n. 630 et 662.

de la loi n'a pas limité d'une manière générale le mandat dont il est investi. C'est au propriétaire à bien choisir et à prendre ses précautions. Le texte n'est impératif et absolu qu'en ce qui concerne les rapports du capitaine et du propriétaire. Dageville et Boulay-Paty conviennent eux-mêmes que le principe qu'ils soutiennent est susceptible de modifications. Ils y font exception pour les affrétements du petit cabotage, lorque le navire appartient à plusieurs propriétaires, dont une partie seulement sont présents, et sans qu'aucun d'eux soit le fondé de pouvoir des autres ; enfin, dit encore Dageville, « Les propriétaires ne sauraient avoir le droit de désavouer un affrétement loyalement fait, parce qu'ils ne seraient pas intervenus dans le traité, et que depuis, des circonstances auraient fait naître l'occasion de tirer un parti plus avantageux de leur navire » (1). Ces exceptions deviennent évidemment sans objet dans notre système, qui reconnaît, dans tous les cas, la validité du contrat d'affrétement passé de bonne foi.

Il faut admettre aussi que l'affréteur ne peut refuser d'exécuter le contrat sous prétexte que le propriétaire, présent sur les lieux, ne serait pas intervenu au traité. Il est reconnu par tous que l'acte est valable, si le propriétaire ne le répudie pas, et son silence doit être considéré comme un approbation tacite. L'affréteur, dans le système opposé au nôtre, est donc toujours engagé, mais il n'y aurait pas réciprocité.

1761. Nous avons examiné quelle était la valeur des engagements pris par le capitaine, contrairement aux prescriptions de l'art. 232, à l'égard des tiers ; il reste à les examiner encore dans ses rapports avec le proprié-

(1) Dageville, t. 2, p. 208.

taire, et aucun doute ne peut exister qu'à ce point de vue ils ne sont pas valables. Si le propriétaire est tenu de les exécuter envers les tiers, c'est sauf son recours contre le capitaine qui a traité sciemment en dehors de ses pouvoirs.

« Cependant, dit Valin, et son opinion ne trouve pas de contradicteurs, si, par rapport au radoub et aux achats qu'il aurait faits de voiles, cordages ou autres choses concernant le bâtiment, il n'avait fait que le nécessaire et qu'employer, à juste prix, ce que le propriétaire n'avait pas à fournir, quoique blâmable pour avoir ainsi agi de son chef, il ne serait pas naturel de lui en refuser le remboursement : *nemo enim debet locupletari cum alterius jacturâ* » (1).

1762. Il faut admettre encore, ainsi que l'a jugé la Cour de cassation, qu'« il résulte de l'art. 232, C. comm., sainement entendu, que le capitaine d'un navire, quand il se trouve hors du lieu de la demeure du propriétaire, peut, en sa qualité de représentant légal des propriétaires, faire, sans l'autorisation spéciale de ceux-ci, tous les actes nécessaires à la conservation et à l'exploitation du navire... » (2). Il n'y pas lieu de distinguer, à l'égard des tiers, si ce mandat avait été, en effet, restreint par des conventions particulières; le capitaine aura, sans doute, dans ce cas, encouru envers le propriétaire une responsabilité dont il est complétement à l'abri, lorsqu'il se renferme dans les termes de son mandat; mais tous les engagements pris par lui n'en sont pas moins obligatoires pour les propriétaires, s'ils ont pour objet la conservation ou l'exploitation du navire, et s'il y avait

(1) Sur l'art. 17, tit. 1er, liv. 2.
(2) Cass., 12 fév. 1840 (S.40.1.225).

doute pour savoir si ces faits rentrent dans la gestion générale dont il est légalement investi, les juges décideraient, sans qu'il fût possible de se pourvoir en cassation contre la décision (1).

En ce qui concerne l'emprunt à la grosse qu'aurait fait le capitaine, pour ne pas scinder la question, nous en parlerons en donnant le commentaire de l'art. 234, que nous expliquerons plus tard.

Lorsque le capitaine s'est *substitué* quelqu'un dans le commandement d'un navire, même sans l'autorisation ou contrairement à la défense du propriétaire, tous les droits du capitaine passent au substitué, sauf l'action en dommages-intérêts du propriétaire contre le capitaine, s'il y a lieu. La faveur due à la navigation justifie cette règle (2).

Article 233.

Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter hypothécairement pour leur compte sur leur part dans le navire, avec l'autorisation du juge (*Loi du* 10 *décembre* 1874, *art.* 28).

SOMMAIRE.

1763. Explication de cet article.

1763. Cet article suppose que le bâtiment a été

---

(1) Cass., 12 fév. 1840 (S.40.1.225) ; Dageville, t. 2, p. 208; Pardessus, n. 630.
(2) Pothier, *Charte-part.*, n. 49; Boulay-Paty, t. 2, p. 372; Dageville, t. 2, p. 345.

frété du consentement des propriétaires; le contrat est donc parfait, et il s'agit de l'exécuter. Si, par une contradiction que la loi ne pouvait autoriser, quelques-uns des propriétaires se refusaient à contribuer aux frais nécessaires pour cette exécution, on voit de quelle manière ils pourraient être contraints à tenir leur engagement; les anciennes lois maritimes contenaient une règle semblable à celle qu'édictait l'art. 233, ainsi conçu : « Si le « bâtiment était frété du consentement des propriétaires, « et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer « aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine « pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après somma- « tion faite aux refusants de fournir leur contingent, « emprunter à la grosse pour leur compte sur leur por- « tion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du « juge » (1).

« La suppression du privilége du fret à la grosse avant le départ, résultant de la disposition de l'art. 27 de la loi du 10 décembre 1874, devait entraîner un changement dans la disposition de l'art. 233 du Code de commerce. Le capitaine qui, antérieurement à cette loi, était autorisé à emprunter à la grosse, empruntera désormais sur hypothèque, en affectant à la garantie de l'emprunt la part de propriété des refusants » (2).

La modification apportée à l'art. 233 ne changera aucune des solutions que nous allons proposer et que nous empruntons à ce qui avait lieu sous l'empire de la législation antérieure à la loi du 10 décembre 1874.

L'article n'exige pas que l'unanimité des propriétaires ait consenti le contrat d'affrétement; aux termes de l'ar-

---

(1) *Consulat de la mer*, chap. 46; *Hanse Teutonique*, art. 11.

(2) Rapport de M. Grivart à l'Assemblée nationale, séance du 21 mars 1874, annexe n. 2312.

ticle 220, la minorité devrait se soumettre à l'avis de la majorité dans cette circonstance, et ce dissentiment n'empêche pas qu'il n'y ait également obligation pour tous de contribuer aux frais d'armement.

Il faut même admettre que si la majorité, l'unanimité même, revenant sur sa décision, refusait de contribuer aux frais, elle pourrait y être contrainte, aux termes de l'art. 233 ; le texte est général et n'admet aucune distinction, ni aucune limitation. Le contrat légalement formé doit être exécuté, et les termes de l'art. 233 s'opposent à ce qu'il puisse être envisagé comme une simple obligation de faire, pouvant se résoudre en dommages-intérêts; « cette délibération étant devenue la loi commune, dit Pardessus, aucun des associés ne peut plus se dispenser de contribuer aux dépenses nécessaires, et la minorité serait fondée à obtenir une condamnation contre les refusants » (1).

La faculté accordée au capitaine appartiendrait donc également aux propriétaires eux-mêmes, et ils pourraient se contraindre respectivement à fournir leur contingent (2).

Le capitaine, dans cette circonstance, n'est pas seulement le mandataire des propriétaires, il est encore, dit Locré, leur coobligé et leur garant; la disposition doit donc s'appliquer au capitaine, qui n'a aucun intérêt dans l'expédition, comme à celui qui y est intéressé (3).

Si le capitaine ne pouvait trouver l'argent qui lui est nécessaire, Boulay-Paty, conformément à l'opinion d'Emerigon, enseigne qu'il serait autorisé à se pourvoir

---

(1) *Dr. comm.*, n. 621 ; Dalloz, *Rép.*, n. 370. — *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 186.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 60.

(3) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 110 et 111. — *Sic*, Bédarride, n. 440.

en justice, pour contraindre directement les propriétaires à contribuer aux dépenses communes. (1) Nous croyons, en effet, que le pouvoir d'emprunter à la grosse, remplacé aujourd'hui par celui d'emprunter hypothécairement, n'est accordé au capitaine que comme une faculté qui doit aplanir pour lui les difficultés d'exécution, mais que la loi n'a pu vouloir lui interdire l'action directe contre les propriétaires refusants, qui sont tenus alors, non-seulement sur leur portion d'intérêt dans le navire, comme dans le cas où il y a emprunt à la grosse, mais sur tous leurs biens. Il faut décider, toutefois, que les propriétaires refusants pourraient, dans tous les cas, s'affranchir des obligations que le capitaine est autorisé à contracter en leur nom, en abandonnant leur part de propriété; c'est l'application de la règle générale posée à l'art. 216 (2).

Le juge, dont il est question dans l'article, doit s'entendre du tribunal de commerce, ou, s'il n'en existe pas sur les lieux, du juge de paix; le Code a simplifié la procédure suivie sous l'ordonnance (3), et l'autorisation d'emprunter pour compte des refusants est accordée sur simple requête, présentée vingt-quatre heures après sommation faite par acte extrajudiciaire et en joignant à la requête la sommation demeurée sans effet (4).

ARTICLE 234.

Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 60; Dageville, t. 2, p. 210.
(2) *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 187.
(3) Valin, sur l'art. 18, tit. 1er, liv. 2.
(4) Boulay-Paty, t. 2, p. 59; Dageville, t. 2, p. 209.

l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix; chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre les marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de mêmes nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée.

L'affréteur unique ou les chargeurs divers, qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté du déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

SOMMAIRE.

1764. Le capitaine peut emprunter, non-seulement à la grosse, mais sous toute autre condition.
1765. Il peut également emprunter sur les marchandises; règles à suivre dans cette circonstance.
1766. Formalités à remplir par le capitaine.
1767. Il doit rendre compte.
1768. L'énumération faite par la loi n'est pas limitative.
1769. Remboursement du prix des marchandises vendues ; droits de chargeurs ; renvoi à l'art. 298 ci-après.

1764. Cet article suppose que le capitaine n'est pas dans le lieu de la demeure des propriétaires; c'est ce

qu'expriment les mots en *cours de voyage ;* si les propriétaires, en effet, étaient présents, même au port de relâche, c'est l'art. 232 qui deviendrait applicable (1).

Le voyage dont parle l'art. 234 doit s'entendre, non pas seulement du voyage d'aller, mais bien jusqu'au retour du bâtiment au lieu de l'expédition; le voyage assuré ne pourrait servir à le déterminer et à le limiter, et l'emprunt à la grosse contracté, même après l'arrivée du navire à sa destination, et pour avaries souffertes pendant la traversée, est valable (2).

Le texte de l'art. 234, rigoureusement appliqué, semble ne pas permettre au capitaine d'emprunter autrement qu'à la grosse; l'ordonnance de 1681 (liv. 2, tit. 1er, art. 19) employait des expressions analogues et avait déjà donné lieu à une vive controverse, dans laquelle Valin soutenait que le capitaine n'était pas tenu limitativement au mode exprimé (3), tandis que Émerigon réduisait le pouvoir du capitaine à prendre des deniers à la grosse sur le corps du bâtiment, et conformément au texte, nous le répétons, interprété rigoureusement à la lettre (4). Le tribunal et le conseil de commerce de Nantes avaient exprimé le désir, en conséquence, que le Code de commerce s'expliquât formellement sur ce point (5), et quoi qu'en ait dit Locré, cette explication eût été loin d'être inutile, car la controverse, ainsi que cela était inévitable, s'est reproduite de nos jours (6).

---

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 112.
(2) Bordeaux, 30 mars 1830.
(3) Valin, sur l'art. 19, tit. 1er, liv. 2.
(4) *Contr. à la grosse*, chap. 4, sect. 11, § 5.
(5) Observations, etc., t. 2, 2e part., p. 137.
(6) Delvincourt, t. 2, p. 211 ; Locré, t. 3, p. 113; Boulay-Paty, t. 2, p. 71 ; Bédarride, n. 450, permettent au capitaine d'employer le mode d'emprunt qui lui paraît préférable. — *Contrà*, Dageville, t. 2, p. 215 et suiv.

L'intérêt d'une pareille discussion réside en ce que le capitaine qui emprunterait par lettres de change tirées sur le propriétaire, les créera à courts jours, et échéant, sans doute, avant que le voyage soit accompli ; le tiré ne peut, lorsqu'elles lui sont présentées en semblable circonstance, user en connaissance de cause du droit que lui donne l'art. 216 de se libérer de tout engagement, en abandonnant le navire et le fret ; en outre, les traites peuvent être successives; le propriétaire, après avoir payé les premières, qui ne formaient peut-être qu'une somme assez minime, en verra d'autres venir progressivement à échéance ; et, soit qu'il les acquitte, soit qu'il se décide, lorsque les choses ne sont plus entières déjà, à faire l'abandon, il peut se trouver, dans l'un et l'autre cas, évidemment engagé pour une somme excédant la valeur du navire et du fret.

Ces inconvénients sont réels, mais il ne faut pas perdre de vue que l'art. 216, tel qu'il a été expliqué par la loi du 14 juin 1841, établit une dérogation bien justifiée, sans doute, mais manifeste aux principes généraux ; et, sans porter atteinte à cette disposition de faveur, dont le propriétaire usera dans les circonstances et de la manière dont il jugera à propos, le législateur de 1808 n'a pu prendre cette dérogation pour point de départ de tout le Code maritime, et comme formant le droit commun ; si la disposition est maintenue en toute circonstance, ce n'est, toutefois, que comme exception aux règles générales : ce n'est donc rien dire qu'établir la contrariété que nous avons signalée. Nous croyons que le texte, en parlant des emprunts à la grosse, a voulu donner au capitaine la plus grande latitude, et lui permettre, expressément même, un mode extraordinaire, malgré ses inconvénients, « étant fort rare et fort onéreux, ainsi que le

disait le tribunal de commerce de Nantes, d'emprunter à la grosse en pays étranger ; » il n'a pu vouloir lui interdire la voie de l'emprunt ordinaire, lorsqu'il lui permettait de mettre en gage ou de vendre les marchandises du chargement.

Nous pensons, en conséquence, avec la plupart des auteurs, et conformément aux plus anciennes règles du droit maritime, que la loi n'a pas voulu interdire au capitaine la voie régulière d'un emprunt ordinaire, réalisé par lettres de change tirées sur le propriétaire, ou par tout autre moyen (1).

1765. Le capitaine est autorisé à mettre en gage ou à vendre les marchandises de la cargaison, et aucune distinction n'est à faire entre celles qui appartiennent à l'armateur ou aux autres chargeurs ; il est admis aussi qu'il peut également affecter à un prêt à la grosse les unes comme les autres, quoique la construction de la phrase dans l'art. 234 semble n'avoir en vue, dans ce dernier cas, que le corps du vaisseau et ait pu autoriser une discussion évidemment mal fondée (2).

L'art. 234, en permettant au capitaine de se procurer les ressources qui lui sont nécessaires en engageant, soit le corps du vaisseau, soit les marchandises du chargement, ne permet pas de supposer que le corps soit particulièrement affecté aux besoins du navire, les marchandises aux besoins du chargement ; ce principe est d'autant plus incontestable que le texte ne parle même que de radoub ou d'achat de victuailles ; il y a donc lieu

---

(1) Bordeaux, 3 avril 1844 (S.44.2.599) ; Gand, 6 avril 1838 ; Dalloz, *Rép.*, n. 447. — *Sic*, *Consulat de la mer*, chap. 61 et suiv. ; Ord. de Wisbuy, art. 44 ; Loccenius, lib. 3, cap. 7, n. 6 ; Kuricke, p. 765 ; Stypmanus, p. 4, cap. 105, n. 107.

(2) Rouen, 29 déc. 1831 (S.32.2.160) ; Rennes, 18 déc. 1832 (S.33.2.199) ; Cass., 4 déc. 1866 (S.67.1.128).

de s'étonner que la Cour de Rennes ait posé en principe que les emprunts à la grosse sur le chargement ne peuvent être faits que pour la seule conservation et les besoins spéciaux du chargement, et non pour les besoins du navire. Nous croyons que cette règle ne doit pas être suivie (1), et que l'emprunt fait par le capitaine est valable; qu'il oblige les chargeurs dans tous les cas, ou du moins le chargement envers les prêteurs; mais, d'un autre côté, il est bien vrai qu'en l'absence des chargeurs, le capitaine, qui est leur représentant tout aussi bien que celui de l'armement, ne peut être contraint, s'il est nécessaire d'engager les marchandises en outre du navire, de recourir à cette ressource, lorsqu'en agissant ainsi il compromet les intérêts des chargeurs, qui sont ses mandants. Il faut dire même qu'il engagerait sa responsabilité : le principe, en effet, c'est qu'il doit faire ce qu'auraient fait les chargeurs. C'est une question d'appréciation qui sera décidée par les tribunaux, de savoir s'il a bien géré. Si donc l'emprunt, faute d'engager les marchandises, n'a pu se réaliser et qu'il y ait eu par suite innavigabilité relative, les assureurs ni l'armateur ne peuvent se plaindre, quand l'intérêt des chargeurs a été ménagé (2). Si cet intérêt, au contraire, rendait désirable la réalisation de l'emprunt, la distinction faite par la Cour de Rennes, ainsi que nous l'avons dit, ne pourrait être admise : ajoutons que l'on ne peut comprendre aisément que le chargement ait *directement* besoin que l'on vienne à son secours par un emprunt à la grosse.

Le capitaine ne peut plus, depuis la promulgation du Code de commerce, mettre les apparaux en gage.

---

(1) Rennes, 25 juill. 1831; Dalloz, *Rép.*, n. 450. — *Contrà*, Dalloz, *id.*, Bédarride, n. 453.

(2) Trib. comm. Bordeaux, 12 juill. 1849; Lehir, 51.2.50.

1766. La loi a voulu entourer d'autant de garanties qu'il a été possible le pouvoir accordé au capitaine; la confiance que les propriétaires ont mise en lui, en le choisissant, n'a semblé exclure les mesures de précaution énumérées dans l'art. 234.

La première condition exigée, c'est que la nécessité de radoub ou d'achat de victuailles soit constatée par un procès-verbal, signé des principaux de l'équipage; mais cette disposition ne doit pas être étendue, et la délibération de l'équipage ne portera pas sur la nécessité de l'emprunt (1); c'est le capitaine qui est juge des moyens à prendre pour faire face aux dépenses reconnues indispensables.

Son pouvoir, à cet égard, n'est limité que par l'obligation qui lui est imposée d'obtenir l'autorisation du juge; c'est une garantie nouvelle ajoutée à celle qu'avait établie l'ordonnance de 1681, et provoquée par le tribunal de commerce de Caen (2).

La loi ne permet au capitaine de s'adresser au juge de paix que dans les lieux où il n'existe pas de tribunal de commerce ou de tribunal civil en remplissant les fonctions; chez l'étranger, il doit adresser la demande en autorisation au consul français, et, à son défaut seulement, au magistrat des lieux.

On a contesté aux vice-consuls le pouvoir de remplacer les consuls dans cette circonstance, sur le fondement que ces agents consulaires n'ont pas de juridiction; mais la Cour de cassation avait décidé que l'autorisation dont il s'agit était une simple mesure de protection et de contrôle dans l'intérêt des tiers, et n'avait pas le caractère

---

(1) Rouen, 29 déc. 1831 ; Dalloz, *Rép.*, n. 449.
(2) Observ., t. 2, 1re part., p. 248.

d'un acte de juridiction; que les vice-consuls, en conséquence, pouvaient légalement y procéder (1). Cette interprétation était peut-être un peu forcée et avait été repoussée par le tribunal et la Cour de Rouen (2), mais l'ordonnance du 22 sept.-1er oct. 1854 a levé tous les doutes, en leur donnant expressément ce pouvoir, lorsque ces attributions, toutefois, leur auront été spécialement conférées.

1767. Le capitaine, même après avoir scrupuleusement accompli toutes les formalités qui lui sont imposées, doit rendre compte aux propriétaires; il serait passible de dommages-intérêts s'il avait usé sans discernement du pouvoir qui lui est accordé, et qu'il pût être accusé de faute dans sa gestion, par exemple en faisant faire des réparations qui excéderaient ou égaleraient presque la valeur du navire; mais il est évident que s'il ne s'est pas soumis aux formalités qui sont prescrites, il serait de plein droit exposé au recours du propriétaire. Nous examinerons, sous l'art. 321, quels effets produirait, à l'égard des tiers, le contrat intervenu dans de semblables conditions, et si l'emprunt à la grosse fait par le capitaine oblige le propriétaire du navire envers le prêteur, encore que les formalités prescrites par l'art. 234 n'aient pas été observées.

1768. L'article ne prévoit que la nécessité de radoub ou d'achat de victuailles; mais la jurisprudence n'a considéré cette énumération que comme énonciative et non limitative.

Un arrêt de la Cour de Rouen a décidé que l'art. 234 était applicable quand il s'agit d'empêcher la saisie du navire et l'interruption du voyage, tout aussi bien que

(1) Cass., 24 août 1847 (D.P.47.1.277).
(2) Rouen, 4 janv. 1844 (S.44.2.454).

pour la réparation d'avaries ou l'achat de victuailles ; « Attendu, porte l'arrêt, que l'on ne voit pas pourquoi le capitaine ne pourrait emprunter à la grosse pour empêcher la saisie de son navire et l'interruption du voyage; que, d'après l'art. 228, il doit user de tous les moyens légaux pour achever le voyage ; qu'il représente les propriétaires du navire ; que si l'art. 237 lui interdit la vente de ce navire, l'art. 321 prouve que, lorsqu'il n'est pas dans le lieu de la demeure des propriétaires, son mandat est entier pour l'emprunt à la grosse » (1).

La décision serait la même pour la vente et la mise en gage des marchandises.

Nous devons répéter que le capitaine est non-seulement le préposé des propriétaires du navire, mais encore le représentant des propriétaires de la cargaison. Si le navire déclaré innavigable est vendu, et le voyage, par suite, nécessairement rompu, il n'en est pas moins tenu de veiller à la conservation des marchandises; de les faire parvenir au lieu de leur destination, en louant un autre navire ; de payer les loyers de l'équipage et tous les frais occasionnés par le sinistre. L'art. 234 serait également applicable dans ce cas, si le capitaine avait besoin de se procurer de l'argent; on ne pourrait lui opposer qu'il n'est plus en *cours de voyage*, parce qu'il y a eu nécessairement rupture par suite de l'innavigabilité du navire (2).

1769. L'article décide qu'il sera tenu compte des marchandises vendues d'après le cours au lieu de la décharge, à l'époque de l'arrivée du navire conformément

---

(1) Rouen, 4 janv. 1844 (S.44.2.454). — *Sic*, Alger, 25 avril 1864 (D.P.64.2. 108).

(2) Rouen, 29 déc. 1831 (S.32.2.160).

aux règles anciennes (1); on n'a pas voulu que les propriétaires pussent souffrir de l'obligation où a été le capitaine de les céder peut-être à vil prix ; si elles ont été vendues, au contraire, à un prix supérieur, il est juste qu'il en soit tenu compte au chargeur ; on ne voit pas sous quel prétexte le capitaine ou le propriétaire du navire voudrait s'adjuger un bénéfice sur la vente des marchandises qui ne leur appartiennent pas ; il ne doit être permis, en aucune circonstance, d'utiliser le bien d'autrui ; d'ailleurs, une règle contraire pourrait évidemment entraîner des abus. Mais il ne faut pas oublier que le propriétaire peut, dans tous les cas, s'exonérer de toutes charges, en abandonnant le navire et le fret ; et les chargeurs, en définitive, rester victimes de la mesure qui a été prise ; aussi le dernier paragraphe de l'article ajouté par la loi du 14 juin 1841 paraît parfaitement équitable.

L'art. 298, C. comm., que nous expliquerons plus tard, doit être considéré comme le complément de l'art. 234.

Article 235.

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises pour revenir en France, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires, ou à leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeure des prêteurs.

---

(1) Jugem. d'Oléron, art. 23; Ord. de Wisbuy, art. 44.

SOMMAIRE.

1770. Utilité de cet article.

1770. Ce compte fixe définitivement le sort des intéressés à la cargaison ; il est utile aux propriétaires de connaître au plus tôt la nature et l'état de la cargaison de retour, et en cas d'assurance et de perte, cette pièce peut devenir d'une grande utilité ; si le navire arrive à bon port, elle empêche toute substitution faite en route, au préjudice des propriétaires. Cette disposition a été ajoutée sur l'observation du tribunal de commerce de Bordeaux (1), et ne doit pas être restreinte, ainsi que l'enseignait Valin, au capitaine qui navigue à profit commun (2).

Au lieu de l'embarquement, le propriétaire veille lui-même à la cargaison.

Si la gestion avait été déférée à un subrécargue ou gérant particulier, il semble naturel que le capitaine, seulement chargé de la conduite du navire, soit dispensé de cette obligation, qui retombera sur a personne à qui appartient la gestion (3).

Il en est de même si la cargaison de retour est achetée par un commissionnaire représentant l'armateur.

Si le chargement est fait par le propriétaire ou armateur lui-même, il ne peut demander au capitaine qu'une reconnaissance des objets qui lui sont confiés, et dont l'état qui les accompagne est dressé par le propriétaire (4).

Il est aisé de comprendre également l'intérêt du pro-

---

(1) Observ., t. 2, 1re part., p. 176.
(2) *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 218.
(3) Dageville, t. 2, p. 231 ; Bédarride, n. 464.
(4) Valin, liv. 2, tit. 1er, art. 30 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 81 ; Bédarride, n. 464.

priétaire à connaître les sommes empruntées et les noms des prêteurs ; et, à cet égard, l'existence d'un subrécargue ou ce fait que le capitaine s'est borné à affréter le navire ne pourraient modifier ses obligations.

Article 236.

Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

SOMMAIRE.

1771. Présomptions existant en faveur du capitaine ou contre lui.

1771. La question de savoir si le capitaine a agi ou non sans nécessité doit être nécessairement abandonnée à l'appréciation des tribunaux, mais il faut dire que, si le capitaine s'est scrupuleusement conformé aux prescriptions de l'art 234, la présomption est en sa faveur ; il est présumé en faute, au contraire, s'il a agi sans se soumettre aux règles qui lui étaient imposées ; dans l'un et l'autre cas, le propriétaire est tenu envers les tiers, sauf le droit d'abandonner, que l'art. 216 lui accorde d'une manière générale.

En outre de cette responsabilité civile qui avait pour sanction, dans tous les cas, la contrainte par corps, le capitaine peut être poursuivi, s'il y a lieu, pour crime ou délit qui lui serait imputé. Le Code n'a pas voulu, tou-

tefois, comme l'ordonnance de 1681 (art. 20, tit. 1er, liv. 2), qu'une peine lui fût infligée dans tous les cas ; il peut n'y avoir eu qu'imprudence de sa part, et la responsabilité civile paraît une répression suffisante.

La peine, s'il a agi dans une intention frauduleuse, est la reclusion (D. 24 mars 1852, art. 92).

Article 237.

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires.

SOMMAIRE.

1772. La vente du navire faite par le capitaine en dehors du cas d'innavigabilité est radicalement nulle et ne peut produire aucun effet.

1772. Quelque étendus que soient les pouvoirs conférés aux capitaines, il est certains actes que la loi leur interdit d'une manière expresse, et aucun doute ne doit exister, que tout ce qui serait fait par eux en contravention à une disposition formelle, serait radicalement nul et ne pourrait produire aucun effet. L'art. 237 en fournit un exemple, et la disposition qu'il contient, conforme aux règles des anciennes lois maritimes, suivies par l'ordonnance de 1681 (1), doit être rigoureusement exécutée.

Le seul cas où le capitaine, sans un pouvoir spécial des propriétaires, puisse légitimement procéder à la vente du navire, est celui d'innavigabilité légalement constatée, et cette sage diposition a été ajoutée sur les observations

---

(1) Jugem. d'Oléron, art. 1er; Ord. de Wisbuy, art. 15 ; *Consulat de la mer*, chap. 211 ; Ord. de 1681, art. 19, liv. 2, art. 1er.

du tribunal de commerce de Paimpol. « Si l'article reste en l'état qu'il est, portaient ces observations, les navires naufragés ou qui auraient éprouvé de grandes avaries deviendraient en pure perte pour les propriétaires, parce que les capitaines préféreront, dans le premier cas, laisser périr la chose, et, dans le second, entreprendre des radoubs ruineux, afin de ne pas devenir compromis, en s'écartant des dispositions de la loi » (1). Quoique le texte de l'ordonnance fût muet à cet égard, le droit du capitaine de vendre le navire condamné n'était pas mis en doute (2).

L'innavigabilité réside dans une dégradation telle du navire, qu'il y a impossibilité absolue de le remettre en état de tenir la mer, soit lorsque le capitaine ne peut pas trouver d'argent, ou d'ouvriers, ou de matériaux, soit lorsque les réparations à faire excéderaient la valeur du navire; l'innavigabilité, dans ce cas, n'est que relative, et elle peut ne résulter que des circonstances (3).

La loi, pour prévenir les abus, veut que l'innavigabilité soit légalement constatée selon les formes exigées par les lois et règlements sur la matière; il faut dire, tout de suite, que la législation est fort peu explicite à cet égard. Nous reviendrons sur cette question avec les développements qu'elle mérite, en expliquant les art. 389 et 390 ci-après.

Dageville impose au capitaine l'obligation de faire vendre le navire innavigable aux enchères (4); c'est le meilleur moyen pour lui, sans doute, d'éviter toute discussion, mais il ne semble pas possible de faire de cette

(1) Observ., t. 2, 2e part., p. 197.
(2) Valin, sur l'art. 19, liv. 2, tit. 1er.
(3) Rouen, 3 juill. 1867 (S.68.2.254); Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 195.
(4) Dageville, t. 2, p. 236.

mesure, que lui conseille la prudence, une disposition obligatoire dans le silence de la loi.

La vente du navire, faite par le capitaine, en dehors du cas limitativement prévu par l'art. 237, est nulle ; le propriétaire peut le revendiquer entre les mains de tout détenteur, sans être tenu à aucun remboursement, et sans que les acheteurs puissent invoquer contre lui une possession valant titre, aux termes de l'art. 2279 du C. civil (1). Si le capitaine a agi dans une intention frauduleuse, il est puni de la reclusion (D. 24 mars 1852, art. 92).

Article 238.

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

SOMMAIRE.

1773. La force majeure peut seule excuser le capitaine de ne pas exécuter la disposition de cet article.

1773. La disposition de l'art. 238, empruntée à l'ordonnance de 1681, est générale : « Cet article, dit Valin, regarde le maître qui est engagé envers le propriétaire du navire, pour un voyage, comme celui qui a frété le navire à un ou plusieurs marchands chargeurs. Dans l'un et l'autre cas, il est obligé de remplir son engagement, et de faire le voyage, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, soit envers le propriétaire, soit envers les marchands chargeurs » (2).

---

(1) *Consulat de la mer*, chap. 211 ; Valin, sur l'art. 19, liv. 2, tit. 1er ; Boulay-Paty, t. 2, n. 89 ; Bédarride, n. 472 ; Cass., 18 janv. 1870 (D.P.70.1.127).

(2) Art. 21, tit. 1er, liv. 2.

La force majeure pourrait seule être invoquée par le capitaine pour échapper à la responsabilité qui pèse sur lui, et la charge de la preuve lui appartiendrait. Il devrait, dans tous les cas, instruire, sans retard, son armateur des obstacles qu'il rencontre.

En cas de maladie, ou de tout autre empêchement personnel qu'il ne dépend pas de lui de surmonter, il doit également prévenir l'armateur, et attendre ses ordres, si les circontances le permettent ; lorsque les intérêts de celui-ci souffriraient de ce retard, il doit se substituer quelqu'un, et il n'en répondrait qu'autant qu'il n'aurait pas fait un bon choix, et qu'on pourrait lui reprocher imprudence ou mauvaise foi ; il en répondrait, au contraire, dans tous les cas, si la substitution avait été faite sans nécessité absolue.

S'il existe sur le navire un capitaine en second, il devient de plein droit capitaine en premier, en cas d'empêchement de celui-ci (Décl. 21 oct. 1727, art. 25).

Ici encore, le voyage doit s'entendre de l'aller et du retour au port de départ ; l'arrivée au lieu de destination ne suffit pas pour affranchir le capitaine de ses obligations, et sauf, bien entendu, les stipulations particulières qui auraient pu les restreindre.

Article 239.

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire.

Article 240.

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises

embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressées.

SOMMAIRE.

1774. Ces dispositions reproduites de l'ordonnance de 1681 ont été expliquées par Valin.

1774. Valin disait sur la disposition analogue que contenait l'ordonnance de 1681 : « Ce négoce particulier ne s'entend néanmoins que relativement au voyage du navire en société, et ne regarde nullement le commerce de terre ou maritime, que le maître peut faire par ailleurs ou en d'autres pays, par lui-même ou par ses associés.

« Mais aussi, il regarde non-seulement celui que le maître voudrait faire à part sur le même navire, soit de la même espèce de marchandises ou d'une autre, mais encore celui qu'il prétendrait faire sur d'autres bâtiments, dans le même lieu de destination du navire, où il est en société, avant ou après l'arrivée du navire, et jusqu'à ce que toute sa cargaison soit vendue.

« La raison est qu'en cela il ferait doublement tort à la société, savoir, en faisant diminuer le profit des marchandises en commun pour en avoir augmenté le nombre, et en donnant, comme cela n'est que trop naturel, plus d'attention à la vente de ses marchandises particulières qu'à celles des effets de la cargaison commune, et joindre encore que pour l'achat des marchandises de retour, la même prédilection serait à craindre avec l'augmentation du prix de l'achat » (1).

Cette extension donnée par Valin à la disposition de la loi est critiquée par M. Bédarride, si elle doit avoir

(1) Liv. 2, tit. 1er, art. 28.

pour conséquence d'appliquer une peine telle que la confiscation ; en agissant contre l'intérêt de ses associés, le capitaine manque aux devoirs que lui impose le contrat qu'il a consenti ; il engage sa responsabilité et devient passible de tous dommages-intérêts ; mais il ne peut être question de confiscation et d'invoquer l'article 240 (1).

Si le capitaine navigue à profit commun sur le fret seulement, la loi ne peut plus être appliquée de la même manière : « Si donc, par exemple, ajoute Valin, dans un voyage à la part du profit de la pêche sur le banc de Terre-Neuve, le maître, à l'insu et sans le consentement de ses parts prenants, achetait des morues pour son compte, avant ou après la pêche, il serait dans le cas de la confiscation prononcée par cet article.

« Mais s'il ne s'agissait que d'une navigation à la part du fret entre lui et son équipage, rien n'empêcherait qu'il ne chargeât dans le navire telles marchandises qu'il lui plairait pour son compte particulier, à condition d'en porter le fret dans le compte à faire entre lui et ses associés à la part du fret, la société n'ayant pas d'autre objet, et par conséquent ne pouvant que gagner au chargement des marchandises » (2).

Ces principes sont approuvés par tous les auteurs modernes et devraient être suivis.

L'art. 239 réserve surabondamment sans doute le droit des parties intéressées de déroger par des stipulations particulières aux dispositions de la loi écrites en leur faveur.

La confiscation devrait être prononcée en justice au

---

(1) Bédarride, n. 484.
(2) Liv. 2, tit. 1er, art. 28.

profit exclusif des autres intéressés, et sans que le capitaine puisse y prétendre aucune part.

Valin applique la disposition de l'ordonnance, par identité de raison, à celui des propriétaires du navire qui en a l'armement, s'il met sur le navire des effets en pacotille ou autrement pour son compte particulier ou en commun avec d'autres que tous ses coïntéressés. Cette opinion, embrassée par Boulay-Paty, ne peut être suivie; la confiscation étant une peine, ne pourrait être étendue, dans le silence de la loi, du capitaine à l'armateur (1). Il ne devrait que des dommages-intérêts.

Article 241.

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son nom propre.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeure déchargé.

SOMMAIRE.

1775. Comment doit être entendu cet article.

1775. Les devoirs imposés au capitaine par cet article sont plus étroits évidemment que ceux auxquels sont tenus les mandataires en général; ce n'est pas dans les principes applicables à ceux-ci qu'il faut chercher la

(1) Delvincourt, t. 2, p. 277; Bédarride, n. 488. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 2, p. 95.

mesure des obligations auxquelles la loi soumet le capitaine, chargé d'une haute mission de salut public et fonctionnaire quand on le considère comme commandant du navire; il faut qu'aucun reproche de pusillanimité ne puisse lui être adressé et qu'il ait éloigné tout soupçon, en quittant le vaisseau le dernier; et l'art. 80 du décret du 24 mars 1852 sanctionne les dispositions de cet article, en frappant le capitaine qui y a contrevenu d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une interdiction de commandement d'un an à cinq ans. Cette peine est prononcée par les tribunaux maritimes commerciaux institués par le même décret (art. 9).

En outre des marchandises précieuses, il doit avoir la même attention, dit Valin, à sauver ses expéditions, les connaissements et les autres papiers du navire (1).

L'avis des officiers et principaux de l'équipage doit être constaté par un procès-verbal signé d'eux et consigné au livre de bord, soit avant d'abandonner le navire, soit à l'arrivée à terre, s'il n'a pas été possible de le faire plus tôt. Si le livre de bord a été perdu, une déclaration sera faite devant l'autorité compétente. Le capitaine qui ne pourrait produire cette pièce pour sa décharge serait exposé aux poursuites des intéressés (2).

Toutefois, la Cour de cassation a jugé que s'il a été reconnu en fait que le navire a été capturé, la Cour d'appel peut dispenser le capitaine des formalités exigées par l'art. 241, en décidant qu'il y a eu force majeure (3). La force majeure est toujours admise comme excuse légitime; mais c'est au capitaine à l'établir.

Même en l'absence de force majeure, la formalité

---

(1) Sur l'art. 26, tit. 1er, liv. 2. V. décret 24 mars 1852, art. 80.
(2) Dageville, t. 2, p. 244; Bédarride, n. 491.
(3) Cass., 11 fév. 1836; Dalloz, *Rép.*, n. 485.

exigée pourrait sans doute être remplacée par des équivalents, dont les juges du fait apprécieraient souverainement la force et la légitimité.

D'un autre côté, nous ne pensons pas que la délibération de l'équipage couvrît d'une manière absolue la responsabilité du capitaine, mais la présomption serait en sa faveur, et s'il doit répondre de son courage, de son sang-froid et de son habileté, on ne peut cependant exiger de lui qu'il soit infaillible et le rendre responsable, lors même qu'il ne serait pas complétement prouvé que le navire était fatalement destiné à périr.

Des principes analogues seront appliqués, en ce qui concerne l'obligation du capitaine de sauver les marchandises précieuses; il a pu être contraint d'abandonner assez précipitamment le navire pour ne pouvoir opérer ce sauvetage (1), mais il serait responsable dans toute autre circonstance.

Article. 242.

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

1° Le lieu et le temps de son départ;

2° La route qu'il a tenue;

3° Les hasards qu'il a courus;

4° Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

SOMMAIRE.

1776. Les deux obligations imposées au capitaine sont distinctes et doivent l'une et l'autre être observées; Ord., 29 oct. 1833.

---

(1) Aix, 19 août 1840; Dalloz, *Rép.*, n. 486.

1777. Cet article n'est pas applicable aux étrangers.
1778. Le rapport doit être fait dans les délais et dans les termes de la loi, les énonciations peuvent en être discutées.

1776. L'art. 242 et le suivant supposent que le navire est de retour en France au port d'armement; l'article 244, que nous verrons tout à l'heure, s'occupe de son arrivée au lieu de destination.

Les deux obligations imposées au capitaine par l'article 242 sont distinctes et doivent, l'une et l'autre, être observées. Comme le registre est le témoin d'après lequel on juge la conduite du capitaine, il importe qu'il soit arrêté au plus tôt (1); c'est ce qui explique la nécessité du visa et la brièveté du délai. Ces dispositions ont été ajoutées au texte du projet par le Conseil d'Etat (2).

Le capitaine est tenu, en outre, dans le même délai, de faire son rapport, appelé, dans les ports de la Méditerranée, *consulat*, et qui peut servir à contrôler les énonciations du livre de bord. Dans tous les cas, le rapport doit être plus étendu; le texte de l'ordonnance du 29 octobre 1833, art. 10, exige que ce rapport énonce : 1° les noms, tonnage et cargaison du navire; 2° les noms et domicile de l'armateur et des assureurs s'ils lui sont connus, le nom du port de l'armement, le lieu et le temps du départ; 3° la route qu'il a tenue; 4° les relâches qu'il a faites pour quelque cause que ce soit; 5° les accidents qui ont pu arriver pendant la traversée; 6° l'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès ou de marchandises, ou les emprunts qu'il a pu faire pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il aurait été contraint. Le

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 129.
(2) Procès-verbaux, 16 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 336.

rapport devra énoncer, en outre, les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicaments et tout ce que le capitaine aurait appris qui pourrait intéresser le service de l'Etat et la prospérité du commerce français.

1777. « Cet article et les suivants, dit Valin, sur la disposition correspondante de l'ordonnance de 1681, concernent les étrangers comme les Français. Il importe, en effet, qu'aucun navire n'entre dans un port qu'on ne sache de quelle nation il est, d'où il vient, s'il est en règle, ce qui lui est arrivé dans sa route, les risques qu'il a courus, ce qu'il a vu ou appris, en un mot, les circonstances de son voyage qui méritent d'être sues, et cela est du droit des gens observé chez toutes les nations » (1).

La jurisprudence ne paraît pas avoir consacré cette doctrine; et sans doute avec raison, parce que les articles 242 et suivants n'ont pas conservé dans la loi nouvelle le caractère qui appartenait aux dispositions analogues contenues dans l'ordonnance de 1681, où elles étaient réunies dans le même titre avec les *congés* ; le Code de commerce n'a parlé des rapports, pour déférer à une observation de la Cour de Rouen, que parce qu'il a semblé qu'ils intéressaient le Gouvernement moins que les commerçants.

Il n'est pas contestable, en effet, que si l'art. 242 devait être considéré comme une loi de police ou de sûreté, aux termes de l'art. 3, C. civ., elle serait également applicable aux étrangers comme aux Français, et sans préjudice des obligations qui seraient imposées aux premiers par les lois particulières qui les régissent. Mais le livre 2 du Code de commerce, il faut bien le dire, à la

(1) Sur l'art. 4, tit. 10, liv. 1er.

différence de l'ordonnance de 1861, renferme bien peu de dispositions de ce genre, et il n'a transporté aux tribunaux de commerce aucune des attributions de police, dont étaient investies les anciennes amirautés. Si, en effet, l'art. 242 n'a d'autre but que la conservation d'intérêts privés, la jurisprudence semble l'avoir interprété avec justesse, en décidant que les capitaines étrangers ont satisfait au désir de l'art. 242, en faisant leur rapport au consul de leur nation, comme les capitaines français sont eux-mêmes tenus de le faire devant les consuls de France, quand ils abordent dans les ports étrangers. ainsi que nous allons le voir sous l'art. 244 (1).

Les devoirs imposés aux capitaines étrangers par les lois de police sont accomplis par les déclarations qu'ils sont tenus de faire à leur arrivée, tant au bureau de la douane qu'au bureau sanitaire et à celui de la marine. Les assureurs ne pourraient donc, s'ils étaient attaqués, repousser la demande sous le prétexte que le capitaine étranger ne s'est pas soumis à l'art. 242.

« Si ce rapport fait devant le consul étranger en France, dit le dernier arrêt de la Cour de cassation, est produit devant les tribunaux français, il appartient aux juges de l'apprécier et d'y avoir tel égard que de raison; mais il ne saurait, par cela seul qu'il a été fait devant un consul étranger, être déclaré nul et illégal. L'acte du consul étranger, qui reçoit ce rapport, n'est pas un acte de juridiction, mais un acte d'intervention consulaire de la nature de ceux qu'autorisent et que protégent les relations internationales et le droit des gens. Il ne détermine pas le règlement de l'avarie. Il peut être débattu

(1) Aix, 14 mars 1840; Dalloz, *Rép.*, n. 531; Aix, 21 août 1845 (D.P.46.2.165), Cass., 23 nov. 1847 (S.48.1.66), et 27 fév. 1851 (S.51.1.284).

par tous les éléments contraires, et, en conséquence, les tribunaux français conservent l'indépendance de leur juridiction. On ne doit pas non plus regarder comme un acte de juridiction la nomination d'un expert par le consul étranger ou l'enquête qu'il ouvre pour entendre des témoins, ces divers actes n'étant également que des documents extrajudiciaires, pour lesquels le consul n'a aucun droit de coercition légale, et, qui, de même, n'ont pas l'autorité d'un acte de juridiction. » Cet arrêt fixe parfaitement les principes et, en admettant l'intervention des consuls étrangers, déclare donc en même temps, de la manière la plus positive, qu'ils ne peuvent attribuer des droits définitifs.

1778. L'obligation de faire le rapport dans les vingt-quatre heures, imposée déjà par l'ordonnance de 1681, n'était pas rigoureusement accomplie par les capitaines; « sur quoi, dit Valin, on ne les tracasse pas trop, surtout en temps de paix » (1). La disposition de l'art. 242, quoique conforme au texte de l'ordonnance, ayant changé de caractère et devant être considérée, non plus comme une loi de police et de sûreté, mais comme une disposition qui n'a pour objet que la conservation d'intérêts privés, les règles à suivre pour l'interpréter peuvent également varier, et il sera sage aux capitaines, pour éviter une discussion, de se conformer strictement à l'obligation qui leur est imposée. La preuve fournie par ce document pourrait, en effet, être discutée, si le rapport était tardif, mais sans qu'en aucun cas, toutefois, il pût en résulter une nullité que la loi n'a pas prononcée. L'omission complète de tout rapport engagerait la responsabilité du capitaine d'une manière bien plus grave

(1) *Loc. cit.*

et sauf, bien entendu, les obstacles de force majeure; dans ce cas, ni le retard ni le défaut de rapport ne pourraient être reprochés aux propriétaires ou armateurs.

Le capitaine français remet, à l'appui de son rapport avec le livre de bord, l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, les acquits-à-caution, connaissements et chartes-parties, les procès-verbaux rédigés conformément aux lois et règlements et son manifeste (Ord. du 29 oct. 1833, art. 11).

Le rapport, même fait par le capitaine dans les délais et dans les termes de la loi, peut sans doute être discuté; mais la présomption est en faveur de sa véracité. De la part du capitaine, aucune contradiction ne serait admise, puisqu'il est son propre ouvrage. Les omissions mêmes peuvent lui être opposées, dans tous les cas où des événements de force majeure, qu'il voudrait alléguer plus tard pour mettre sa responsabilité à l'abri, n'auraient pas été mentionnés par lui, ainsi qu'il devait le faire (1).

Article 243.

Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

---

(1) Aix, 8 août 1848; Dalloz, *Rép.*, n. 535.

SOMMAIRE.

1179. La loi n'a point prévu le cas où il n'y aurait ni tribunal ni juge de paix.

1779. Le capitaine ne doit recourir au juge de paix du canton et non de l'arrondissement, comme le porte la loi, que dans le cas où, à défaut de tribunal de commerce, il n'y a pas de tribunal civil qui en remplisse les fonctions. Cette règle est d'une application générale.

S'il n'y avait ni tribunaux, ni justice de paix, dit Dalloz, après Dageville, le rapport devrait être fait devant le maire ou son adjoint (1).

Cette règle nous paraît très-contestable.

Lorsque la loi a voulu que le maire ou son adjoint pût remplacer le juge, elle l'a dit comme dans l'art. 224 ou dans l'art. 246, qui autorise le capitaine à faire son rapport devant *toute autorité civile* (2). Nous croyons que, dans le cas prévu par l'art. 243, le capitaine est tenu de se rendre au chef-lieu de canton, si le juge de paix ne réside pas au lieu d'arrivée.

Article 244.

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui faire un rapport et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

SOMMAIRE.

1780. Obligations imposées au capitaine qui aborde dans un port étranger.

---

(1) Dageville, t. 2, p. 253 ; Dalloz, *Rép.*, n. 529.
(2) *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 238.

1780. Cet article impose au capitaine qui aborde dans un lieu situé en pays étranger des obligations analogues à celles qui lui sont prescrites par l'art. 242, au retour du navire au port de départ; et l'art. 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, suppléant au silence du Code, exige que le rapport soit également fait au plus tard dans les vingt-quatre heures. Les vice-consuls sont autorisés par le décret du 22 septembre 1854 à recevoir, à défaut des consuls, les rapports des capitaines.

La Cour de Bordeaux a jugé avec raison que les termes de l'art. 244 ne sont pas tellement impératifs que les formalités qu'il prescrit ne puissent, en cas d'impossibilité et de force majeure légalement constatées, être remplacées par des équivalents; dans un lieu où il n'existe ni consul, ni vice-consul français, il suffit au capitaine, s'il a intérêt à faire constater des événements de mer, de se conformer aux usages des lieux (1). Pardessus et Dageville avaient déjà enseigné, d'une manière générale, qu'à défaut d'agent consulaire, l'art. 245 devient applicable, et que le rapport imposé au capitaine, dans tous les cas, doit être fait au magistrat du lieu (2).

Dageville pense que le capitaine est également tenu, conformément aux dispositions de l'art. 242, à faire viser, par le consul, son livre de bord. La loi est muette; le capitaine fera bien, sans doute, d'agir ainsi pour se mettre à l'abri de tout soupçon, mais aucune obligation légale n'existe pour loi.

Le rapport, affirmé par le capitaine, signé de lui, du conseil et du chancelier, est déposé à la chancellerie du consulat (Ord. 29 oct. 1833, art. 10).

---

(1) Bordeaux, 22 fév. 1844 (S.44.2.659).

(2) Pardessus, n. 648; Dageville, t. 2, p. 255; Boulay-Paty, t. 2, p. 127.

Article 245.

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer, au président du tribunal de commerce du lieu, les causes de sa relâche.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

SOMMAIRE.

1781. Obligations imposées au capitaine forcé de relâcher.

1781. Le capitaine est tenu d'accomplir, dans le plus bref délai, et en suivant la voie la plus directe, le voyage entrepris; s'il relâche, même dans un port placé sur sa route, l'art. 245 suppose donc que ce sera par nécessité. La déclaration à laquelle il est tenu indiquera les causes qui ont rendu la relâche indispensable, et elles pourront ainsi être appréciées.

Le capitaine ne peut se soustraire à l'obligation qui est imposée, quelque court qu'ait été son séjour (1); la déclaration doit être faite également au plus tard dans les vingt-quatre heures : l'art. 242 a posé le principe général en matière de rapports.

L'omission de toute déclaration fait naître, contre le capitaine, une présomption que sa relâche a été volontaire; mais cette présomption n'exclut pas la preuve contraire; pour lui attribuer un pareil caractère, il faudrait

(1) Valin, sur l'art. 6, tit. 10, liv. 1er.

un texte formel qui n'existe pas; il y a donc lieu, si le capitaine le demande, d'admettre la preuve des faits articulés par lui (1).

La loi a réuni dans ce seul article les deux cas prévus par les art. 242 et 244, et sa disposition est également applicable soit que le navire ait relâché dans un port français ou dans un port étranger; il n'y a de changé que l'autorité appelée à recevoir la déclaration, et nous n'avons rien à ajouter à ce que nous avons dit à cet égard sous les art. 243 et 244; et c'est avec raison qu'il a été jugé qu'à moins d'impossibilité absolue et parfaitement établie, le rapport fait devant tout autre que le fonctionnaire compétent, devant un notaire par exemple, est sans valeur (2).

Article 246.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge de paix du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

Article 247.

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

---

(1) Caen, 7 janv. 1845 (J.P.45.1.736).
(2) Paris, 8 avril 1839 (J.P.39.1.476).

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

SOMMAIRE.

1782. Obligations imposées au capitaine qui a fait naufrage.
1783. Comment il doit être procédé à la vérification du rapport du capitaine.
1784. La loi n'a point fixé de délai; le rapport doit être fait aussitôt que possible.
1785. Quelle foi est due au rapport.

1782. L'obligation imposée au capitaine de constater, par ses rapports, toutes les circonstances du voyage, devient plus impérieuse en cas de naufrage ou de tout autre sinistre majeur. La loi, pour rendre l'accomplissement de ce devoir plus facile, et éviter tout retard, permet, dans ce cas, que le rapport soit fait, non-seulement au juge de paix du canton, s'il n'existe pas de tribunal, mais devant même toute autorité civile.

A moins que le capitaine ne se soit sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport, il est tenu de le faire vérifier; une impossibilité absolue, et qui devrait être constatée dans le rapport même, peut seule le relever de cette obligation. Sauf également empêchement de force majeure, la vérification sera faite devant le magistrat même qui a reçu le rapport : « Ce serait une chose monstrueuse, dit Emerigon, que de faire son consulat dans un endroit et de produire ses témoins dans un autre. Il est cependant des circonstances qui nécessitent cette manière de procéder. Un vaisseau est pris, l'équipage est dispersé; le capitaine fait son consulat dans le premier port où il aborde, sans pouvoir le faire vérifier

par personne; il arrive ensuite à Marseille; il remet au greffe son consulat non vérifié; il apprend que quelques-uns de ses mariniers se trouvent à Marseille ; il les appelle à l'amirauté, où l'on reçoit leur déclaration » (1). Cette marche serait suivie encore dans des cas analogues.

1783. L'art. 247 trace la marche qui doit être suivie pour procéder à la vérification. Le magistrat ne doit pas se contenter d'écouter les dépositions qui lui sont faites par les gens de l'équipage ou les passagers ; il peut leur adresser des interpellations pour arriver à la complète manifestation de la vérité sur les causes et les suites du naufrage. Toutefois, la Cour d'Aix a dit avec raison, selon nous, qu'en exigeant, pour la régularité du rapport, que le juge interroge non-seulement les gens de l'équipage, mais encore les passagers, le Code n'a pas voulu attacher à l'omission de l'interrogatoire de quelques-uns de ces témoins la peine de l'invalidité du rapport vérifié d'ailleurs par l'interrogatoire de tous les autres (2). On peut dire, d'une manière générale, que l'interrogatoire des passagers n'est pas exigé quand leurs dépositions ne peuvent jeter sur les faits aucune lumière.

Nous doutons, contrairement à l'avis de Dageville, que le magistrat puisse appeler, en outre, les tiers intéressés (3); ce n'est pas devant lui que le procès, s'il y a lieu, doit être jugé, ni même instruit; la loi trace uniquement la marche à suivre pour dresser l'une des pièces qui devront être produites et pourront être, plus tard, discutées par toute personne intéressée.

---

(1) *Traité des Assurances*, chap. 14, sect. 2, § 9.
(2) Aix, 13 moi 1834; Dalloz, *Rép.*, n. 542.
(3) Boulay-Paty, t. 2, p. 150.— *Contrà*, Dageville, t. 2, p. 268.

Il est facile d'apprécier l'importance que doit avoir, en justice, la vérification du rapport faite par le magistrat qui l'a reçu. Sous l'ordonnance de 1681, Valin conseillait au capitaine de ne jamais négliger, dans son intérêt, de faire accomplir cette formalité qui ne lui était pas imposée par la loi (1); le Code en a fait pour lui une obligation, mais il est évident qu'il n'a aucun moyen d'action pour contraindre le magistrat qui a reçu son rapport à procéder à cette vérification; si elle a lieu, la loi n'ordonne même pas que mention en soit faite; le capitaine ne peut, en aucun cas, être responsable des irrégularités qu'il n'a pas dépendu de lui d'empêcher (2).

1784. La loi n'a voulu ni pu, dans le cas prévu par l'art. 246, fixer un délai au capitaine; il se doit, avant tout, au sauvetage du navire (3), mais il est en faute quand il n'a pas agi au plus tôt, et qu'il n'a fait son rapport, par exemple, qu'un mois après l'échouement, et lorsqu'il lui a été possible, tout en assurant la conservation du navire et des marchandises, de satisfaire plus promptement au vœu de la loi (4); mais Boulay-Paty est évidemment trop sévère en appliquant, dans ce cas encore, l'art. 242 et le délai de vingt-quatre heures qu'il a fixé (5).

La faute du capitaine, toutefois, qui a omis de faire son rapport, a agi tardivement, ne s'est pas présenté devant le juge même du lieu, ou a fait vérifier son rapport devant un autre magistrat que celui qui l'a reçu, ne

---

(1) Art. 8, tit. 10, liv. 1er.
(2) Rennes, 12 juill. 1816; Dalloz, *Rép.*, n. 566.
(3) Cass., 1er sept. 1813; Rennes, 12 juill. 1816; Dalloz, *Rép.*, n. 2060 et 538.
(4) Douai, 28 mai 1845 (D.P.45.2.241).
(5) Boulay-Paty, t. 2, p. 136.

pourrait avoir, dans aucun cas, pour résultat d'affranchir les tiers de toute obligation résultant, pour eux, du naufrage; d'enlever aux personnes intéressées, par exemple, toute action contre les assureurs; elles sont privées du secours qu'elles trouveraient, pour appuyer leur demande, dans un rapport régulier; là se borne évidemment le préjudice qu'elles éprouvent et le bénéfice de leurs adversaires; elles recourront à d'autres moyens pour établir le naufrage et ses causes (1); mais le capitaine s'expose à voir sa conduite jugée avec plus de sévérité, et les faits allégués par lui discutés et déniés comme n'étant pas suffisamment justifiés.

Dans tous les cas, le capitaine peut être astreint à représenter son livre de bord, tenu conformément à l'article 224 (2).

1785. Le rapport, dûment vérifié, fait foi, jusqu'à preuve contraire, en faveur du capitaine (3); la présomption est pour lui, mais l'art. 247 réserve, toutefois, la preuve contraire aux parties intéressées ; en outre, le rapport, même non vérifié, fait toujours preuve contre le capitaine; il constitue, de sa part, un aveu fait en justice, et ne pourrait être détruit qu'en justifiant qu'il a été la suite d'une erreur de fait (4).

Lorsque la contestation n'est élevée ni entre le capitaine et les commettants auxquels il doit rendre compte, ni entre l'assureur et l'assuré (C. comm., art. 384), mais que les armateurs qui ont éprouvé un sinistre et les

---

(1) Cass., 1er déc. 1813 ; Rennes, 24 août 1824; Dalloz, *Rép.*, n. 2060 et 2179; Dageville, t. 2, p. 264; Bédarride, n. 525 ; Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 539. — *Contrà* Boulay-Paty, t. 2, p. 139.

(2) Douai, 2 juin 1845 (D.P.45.2.58).

(3) Valin, liv. 1er, t. 10, art. 8; Emerigon, *Assurances*, chap. 14, sect. 2, § 10,

(4) Valin, sur l'art. 8, tit. 10, liv. 1er; Locré, t. 3, p. 138; Bédarride, n. 525; Boulay-Paty, t. 2, p. 152.

assureurs qui l'ont garanti, agissent de concert, dans un intérêt commun, contre un tiers que l'on veut faire déclarer responsable du sinistre, dans ce cas, le rapport du capitaine peut-il être contredit par eux, ou fait-il preuve complète à leur égard comme à l'égard du capitaine lui-même? La raison de douter, ainsi que l'a fort bien dit M. Devilleneuve, c'est que le rapport du capitaine n'est pas un acte purement privé; ce n'est pas seulement comme mandataire des intéressés que le capitaine est appelé à le rédiger, c'est aussi comme exerçant une sorte d'office dans l'intérêt public. Dans une espèce portée devant la Cour d'Aix, l'arrêt a décidé que : « dans les circonstances de la cause, ce rapport devait être considéré comme faisant pleine foi contre les armateurs; qu'ils étaient non recevables, contre des tiers, à prouver outre et contre le rapport vérifié du capitaine, leur mandataire. » La Cour de cassation rejeta le pourvoi, en se fondant sur ce que la Cour d'Aix n'avait fait qu'une appréciation des actes et documents produits devant elle, qui rentrait exclusivement dans ses attributions (1). La doctrine de la Cour d'Aix nous paraît devoir être suivie (2).

Si le rapport n'a pas été vérifié, même indépendamment du fait et de la volonté du capitaine, il ne suffit plus pour sa décharge et ne peut plus être invoqué par lui (3); même dans cet état, toutefois, il sera pris en considération par les juges lorsqu'il est invoqué, non pour la décharge du capitaine, mais dans une contestation à laquelle il est étranger, et, par exemple, entre

(1) Cass., 2 juill. 1838 (S.38.1.679).
(2) *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 246.
(3) Valin, art. 8, tit. 10, liv. 1er; Rennes, 12 juin 1817; Dalloz, *Rép.*, n. 544.

l'assureur et l'assuré pour établir la vérité de l'avarie (1).

L'art. 247, au surplus, copiant l'ordonnance, dit que l'interrogatoire des gens de l'équipage et des passagers est reçu *sans préjudice des autres preuves*, expression qui, suivant Valin, s'entend naturellement en faveur du capitaine; de manière qu'en cas que le rapport soit contesté, quoique vérifié, il pourra l'appuyer des procès-verbaux qu'il aura faits à bord, signés des principaux officiers de son équipage, ou produire d'autres témoins; cela veut dire aussi que ce rapport ne détruira pas les preuves contraires résultant, ou du rapport d'un autre capitaine, ou des procès-verbaux, ou de la déposition d'autres témoins (2).

Article 248.

Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

SOMMAIRE.

1786. Motifs de cet article.

1786. La disposition de cet article est autant dans l'intérêt des chargeurs pour empêcher jusqu'à un certain point le capitaine de faire disparaître frauduleusement des marchandises chargées sur le navire, que dans un intérêt public, et afin d'éviter que les lois sanitaires ou les lois de douane puissent être violées, le péril immi-

---

(1) Bordeaux, 11 juill. 1826.
(2) Sur l'art. 7, tit. 10, liv. 1er.

nent devait être un motif suffisant pour s'affranchir de cette règle, sauf au capitaine à faire régulièrement constater cette cause d'exception.

Dans tout autre cas le capitaine est responsable; s'il a agi dans une intention frauduleuse, il est puni de la reclusion (D. 24 mars 1852, art. 92); mais il y aurait lieu d'être indulgent, si les nécessités mêmes de la navigation rendaient nécessaire le prompt déchargement, dans le cas, par exemple, de services réguliers à vapeur, touchant aux différents ports qu'ils rencontrent en parcourant la ligne principale, et forcés d'accomplir, par la nature de leur service, avec une extrême rapidité, les services qu'ils entreprennent.

Article 249.

Si les victuailles du navire manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

SOMMAIRE.

1787. Cette disposition a existé dans toutes les lois maritimes.

1787. Le Code rappelle ici une disposition qui a existé dans toutes les lois maritimes, et dont la nécessité et la justice peuvent être facilement appréciées. Il n'était possible de donner qu'au capitaine seul, en qualité de commandant, le pouvoir absolu dont l'exercice doit protéger la vie de l'équipage et des passagers; mais la loi l'astreint à prendre l'avis des principaux de l'équipage avant d'en user.

Le livre du bord doit constater avec soin les délibérations prises à ce sujet, et mentionner les objets mis en commun afin que le remboursement puisse en être effectué.

TITRE V.

De l'engagement et des loyers des matelots et des gens de l'équipage.

Article. 250.

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage, ou par les conventions des parties.

SOMMAIRE.

1788. Définition de l'expression : *gens de mer* composant l'équipage des bâtiments de commerce ; différentes espèces d'engagements ; engagement au voyage, au mois, au profit et au fret.
1789. Preuves admises en cas de contestations.
1790. Les gens de l'équipage peuvent-ils se délier de leur engagement ? quelle en est l'étendue?
1791. Les parts de prises des marins comme leurs salaires sont insaisissables, sans distinction à faire entre les matelots, les officiers et le capitaine.
1792. Règles à suivre en ce qui concerne les héritiers.

1788. On comprend sous le nom de *gens de mer* tous les Français qui se destinent à la navigation maritime et doivent, à ce titre, conformément aux règlements spéciaux sur la matière, être inscrits sur les matricules de l'*inscription maritime*, fondée par Louis XIV, sous le nom de *classes ;* institution utile surtout à la marine militaire et dont nous n'avons point à nous occuper. C'est parmi eux que doivent être pris les hommes composant les équipages des navires de commerce dont parle l'art. 258 ; ils se divisent en mousses ou novices, matelots, officiers comprenant le second, le lieutenant ou les lieute-

nants et capitaine; le subrécargue et le chirurgien sont assimilés aux officiers à certains égards (D. 24 mars 1852, art. 37). Tous sont compris dans l'expression générique de gens de l'équipage; le capitaine n'en est excepté que lorsque la loi l'a expressément désigné et mis en opposition avec les matelots. Pour éviter toute discussion, toutefois, l'article a nommé le capitaine.

Les engagements consacrés par l'usage se contractent de quatre manières différentes : au voyage, au mois, au profit et au fret.

Dans l'engagement au voyage, une somme fixe est déterminée et stipulée pour les services du matelot pendant tout le voyage, quelle qu'en soit la durée; ces engagements à forfait sont rares.

Dans l'engagement au mois, le matelot loue également ses services pour toute la durée du voyage, mais à raison d'une certaine somme pour chaque mois de navigation, jusqu'à l'accomplissement du voyage.

Dans l'engagement au profit, le loyer consiste dans une part à prendre dans les bénéfices de l'expédition, stipulée en faveur du matelot; cette convention n'est usitée que dans les armements pour la pêche ou pour la course.

Dans l'engagement au fret, le matelot prend également une part déterminée dans les produit du fret (1) : l'objet à partager n'est plus le profit de l'expédition, mais le fret que gagnera le navire, incertain au moment du départ dans la navigation au petit cabotage; l'engagement au fret ne se rencontre que dans cette espèce de navigation.

Le matelot engagé est tenu de se rendre au jour fixé dans le lieu assigné pour charger les vivres, équiper le

(1) Ord. de 1681, liv. 3, tit. 4, art. 1er.

navire et exécuter tous les travaux nécessaires pour qu'il puisse prendre la mer; il est tenu, par suite, suivant les conventions ou l'usage des lieux, auxquels les parties sont supposées de plein droit s'être référées, de travailler au chargement et au déchargement du navire (1).

Il est aisé de voir que les engagements au voyage et au mois sont de véritables contrats de louage de services; les engagements au profit et au fret sont des espèces de contrats de société.

1789. La loi admet, pour établir les conditions de l'engagement, soit le rôle d'équipage, soit les conventions des parties à défaut ou concurremment avec le rôle d'équipage.

Le rôle d'équipage est dressé par le commissaire des classes, et aux désignations qu'il contient de chaque personne de l'équipage, il y a lieu d'ajouter le salaire convenu. Les mêmes renseignements sont portés sur le livret que doit avoir tout marin, et qui est signé par le commissaire et par le capitaine.

Dans les engagements faits en cours de voyage, hors des lieux de la domination française, les consuls ou vice-consuls remplacent les commissaires des classes.

L'ordonnance du 29 octobre 1833 a ajouté à la loi les dispositions suivantes :

« Si un capitaine a engagé, en cours de voyage, des « gens de mer dans un pays étranger où il n'y avait pas « de consul, il en rendra compte à celui qui recevra son « rapport ou sa déclaration. »

Les actes constatant les conventions des parties n'ont aucune forme déterminée par la loi.

L'ordonnance de 1681 disait, qu'à défaut de pièces les

---

(1) Beaussant, n. 296.

matelots en seraient crus sur leur serment. Une disposition analogue, insérée dans le projet communiqué aux tribunaux, en fut retranchée sur les réclamations d'un grand nombre d'entre eux, et avec d'autant plus de raison que Valin constate que l'usage était contraire au texte de la loi : « Par ces divers arrangements, dit-il, on peut dire qu'il n'y a plus, en quelque sorte, de cas où le matelot doive, suivant notre article, être cru sur son serment » (1).

Les conventions de l'armateur avec le capitaine sont généralement constatées par un traité ; elles peuvent l'être également, toutefois, par le rôle d'équipage. Les règles sont les mêmes en cas de difficultés, quand il s'agit du capitaine, que pour les autres hommes de l'équipage. Il a été jugé, avec raison, que la clause d'un acte d'engagement stipulant que dans le cas de désertion ou de refus de remplir son devoir, le matelot contrevenant perdrait la totalité de ce qui peut lui être dû, est licite et obligatoire (2).

Les contestations qui auraient pour objet non la quotité des loyers, mais leur paiement, semblent peu probables, puisque le paiement des gens de l'équipage est fait en présence du commissaire des classes. Cependant, si cette marche n'avait pas été suivie et qu'il y eût difficulté sur ce point, il faudrait recourir à tous les genres de preuve usités en matière commerciale.

Les mêmes règles doivent être suivies, quand il s'agit de tout changement ou de toute modification aux conventions primitives.

La loi ne distingue pas entre l'engagement même et

---

(1) Sur l'art. 1er, tit. 4, liv. 3.
(2) Cass., 20 nov. 1860 ; et Bordeaux, 25 janv. 1862 (S.61.1.345 et 62.2.519).

les conditions auxquelles il a été contracté; l'un pourrait être avoué ou prouvé, et la discussion ne porte que sur les conditions. Les mêmes règles sont applicables à l'un et l'autre cas. La preuve testimoniale même nous semblerait devoir être admise (1); mais pour les conditions, particulièrement, il semblerait naturel de consulter l'usage des lieux au moment où l'engagement a été contracté.

Il n'y a plus lieu de rechercher aujourd'hui si l'art. 1781, C. civ., qui s'occupait des domestiques et ouvriers, pouvait être étendu aux marins soumis à des règles particulières et à une loi spéciale (2).

1790. Les gens de l'équipage ne peuvent se soustraire à l'engagement qu'ils ont librement consenti et doivent l'exécuter dans toute son étendue, à moins de cas de force majeure régulièrement constaté; c'est le seul motif qui puisse être invoqué aujourd'hui (3), à peine de dommages-intérêts et sans préjudice des punitions qu'ils peuvent encourir pour contraventions aux lois et règlements de police sur la matière.

Cependant d'anciennes lois maritimes autorisaient le matelot à rompre son engagement, en invoquant son mariage, l'achat d'un navire, ou le titre de maître, qu'il avait obtenu; sous l'ordonnance de 1681, les deux derniers motifs étaient admis, quoique la rigueur du droit, à cette époque comme maintenant, dût faire rejeter une semblable doctrine : nous croyons que ces principes devraient être suivis de nos jours encore, surtout si un remplaçant était proposé par le matelot engagé; la faveur

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 167. — *Contrà*, Bédarride, n. 545.

(2) V. Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 634 et 636; et Locré, t. 3, p. 146, dont nous ne partageons pas la doctrine.

(3) Beaussant, n. 268.

du commerce et les convenances invoquées par Valin devraient être prises en considération (1).

Les engagements pris envers les matelots doivent également être tenus, et ils seraient déliés de leurs obligations si le voyage pour lequel ils se sont engagés était changé (2). Valin semble, à tort, avoir soutenu le contraire, dans le cas où la majorité de l'équipage accepte ce changement ; mais le simple changement de capitaine ou de vaisseau n'autoriserait pas la rupture de l'engagement contracté (3). Les auteurs qui soutiennent cet avis pensent cependant que s'il y avait changement simultané de navire et de capitaine, le matelot pourrait se délier : mais nous ne pouvons admettre cette décision, qui ne nous paraît pas suffisamment justifiée (4).

L'engagement est présumé de plein droit s'étendre au voyage d'aller et retour ; mais il semble juste de décider que le matelot pourrait quitter le navire et réclamer son entier salaire, s'il était frété pour un autre voyage que le retour au port d'armement (5). Le voyage, en effet, peut être changé, non-seulement en ce qui concerne le port de destination, mais aussi parce que le vaisseau, après l'arrivée et la décharge, au lieu de faire son retour au port d'embarquement, relève pour une autre destination (6).

1791. Le règlement du 17 juill. 1816, portant instruction sur l'administration et la comptabilité des inva-

---

(1) Ord. de Wisby, art. 63 et 64; Valin, art. 2, tit. 7, liv. 2; Pothier, *Louage des matel.*, n. 175; Boulay-Paty, t. 2, p. 181 ; Bédarride, n. 547. — *Contrà*, Dalloz, *Rép.*, n. 645.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 173; Bédarride, n. 547; Beaussant, n. 267.

(3) Valin, art. 2, tit. *des Matelots;* Boulay-Paty, t. 2, p. 182; Dageville, t. 2, o. 279; Bédarride, n. 548.

(4) Dalloz, *Rép.*, n. 647.

(5) Boulay-Paty, t. 2, p. 174; Massé, t. 6, n. 318; Dageville, t. 2, p. 280.

(6) Beaussant, n. 268.

lides de la marine, renouvelant une disposition de l'ordonnance du 1er nov. 1745 que la jurisprudence avait déclarée toujours en vigueur, porte, art. 37 : « Les parts de prises des marins comme leur salaire sont insaisissables, sans égard aux réclamations ou oppositions formées par ceux qui se prétendraient porteurs d'obligations desdits marins, si ce n'est pour dettes contractées par eux ou leurs familles, à titre de loyers, subsistances et vêtements, et ce, du consentement du commissaire des classes, lequel en aura préalablement fait apostille sur les registres et matricules des gens de mer » (1). Le décret du 4 mars 1852, en rappelant et confirmant au besoin ces dispositions, déclare qu'elles doivent être considérées comme étant d'ordre public et qu'il est interdit d'y déroger.

La Cour de cassation, en conséquence, a déclaré, avec raison, qu'aucune distinction à cet égard ne pouvait être faite entre les matelots engagés sur un bâtiment de pêche et ceux engagés sur tout autre bâtiment de commerce ; qu'ils devaient tous être également assimilés, que l'engagement fût au voyage, au mois, au fret ou au profit (2).

Ce privilége est-il rigoureusement limité aux simples matelots proprement dits, sans pouvoir être étendu aux officiers mariniers et au capitaine (3)? Les auteurs et la jurisprudence ont résolu cette question affirmativement ; mais un examen plus attentif doit faire adopter une doctrine contraire et faire décider que le privilége est général et peut être invoqué par tous.

---

(1) *Bulletin des lois*, 8e série ; *Bull.* n. 328 *bis*, année 1829, 2e sem., p. 17.

(2) Cass., 14 mai 1873 (S.73.1.409).

(3) Boulay-Paty, t. 2, p. 162 ; Massé, n. 2279 ; Pardessus, n. 701 ; Bédarride, n. 427 ; Beaussant, n. 310 ; Cass., 11 vent. an IX ; Aix, 3 juin 1829.

La Cour d'Aix, dont l'opinion a entraîné celle des auteurs, a statué dans une espèce où le différend existait entre le capitaine et son armateur ; elle les a considérés dans leurs rapports de mandant et de mandataire, et a autorisé le premier, non à saisir, mais à retenir, comme n'ayant pas été légitimement acquis, les salaires réclamés.

Nous admettons cette solution restreinte à ce cas particulier. Mais, à un point de vue plus général, la Cour a rappelé que l'ordonnance de 1745 n'a parlé que de ceux qui, suivant le texte, *se prétendent créanciers des* MATELOTS : le règlement du 17 juill. 1817 a employé, il est vrai, l'expression beaucoup plus large de *marins*, qui comprend le capitaine et les autres officiers; mais cet acte serait exclusivement relatif à l'administration et à la comptabilité de l'établissement des invalides de la marine, et n'a voulu ni innover ni déroger aux règles existantes : « La preuve la plus irrécusable de ce caractère, « dit M. Bédarride, se tire de cette circonstance, qu'il « n'a jamais été inséré au *Bulletin des lois* » (1). Cette circonstance, parfaitement vraie quand la Cour d'Aix prononçait son arrêt, avait cessé d'être exacte, depuis plus de trente ans, au moment où M. Bédarride écrivait. La question a été tranchée contre la jurisprudence et l'avis des auteurs par le décret du 4 mars 1852, ayant force de loi, qui porte que « les dispositions de l'ordonnance « du 1er nov. 1745 seront appliquées *à tout marin* fai- « sant partie de l'équipage d'un navire du commerce. » Aucune distinction ne peut plus donc être faite.

En ce qui concerne les parts de prise, cette règle avait déjà été établie d'une manière explicite par l'art. 111 de l'arrêté du 22 mai 1803.

---

(1) Bédarride, n. 427, t. 2, p. 76.

Quant aux marins naviguant sur les bâtiments de l'Etat, les règlements en vigueur distinguent avec soin les officiers mariniers, des officiers proprement dits ; les premiers, seuls, peuvent réclamer le privilége accordé aux matelots : cette distinction n'est pas faite en ce qui concerne les marins des bâtiments de commerce.

1792. Cette matière peut donner lieu à une autre question, que les auteurs cités par nous tout à l'heure n'ont point traitée : ces sommes incessibles et insaisissables, pendant la vie du marin auquel elles appartenaient, peuvent-elles être saisies sur la tête et au préjudice de ses héritiers? et cessent-elles, en outre, à leur égard, d'être incessibles ?

Lorsqu'il s'agit de choses que la loi n'a pas déclarées insaisissables d'une manière absolue, telles que les rentes sur l'Etat, il semble naturel de décider, en règle générale, qu'elles n'ont ce caractère que relativement à la personne en faveur de laquelle le privilége a été établi. Cette règle est suivie par la législation spéciale qui s'applique aux créanciers de l'Etat.

Le Code de procédure civile, toutefois, est muet ; on ne peut citer qu'une observation du Tribunat sur cette difficulté, et elle s'applique aux objets déclarés insaisissables par le donateur ou le testateur (C. proc. civ., art. 581), non aux choses déclarées telles par la loi (1).

A s'en tenir au préambule au moins, et à quelques expressions de l'ordonnance de 1745, il est permis de croire que la disposition a été écrite dans l'intérêt de la famille du marin tout au moins que dans l'intérêt du marin lui-même ; mais on ne pourrait aller évidemment jusqu'à prétendre qu'après avoir été recueillies par la

(1) V. Locré, t. 22, p. 394, n. 30.

femme ou les héritiers, les sommes dues au marin continueront à être incessibles et insaisissables. Nous croyons donc que par analogie avec les règles suivies en matière de dot, il faut décider que les sommes déclarées insaisissables par l'ordonnance de 1745 ne peuvent être appliquées aux obligations contractées par le marin pas plus après sa mort que de son vivant ; mais il va de soi que leurs héritiers pour leurs dettes personnelles tombent dans le droit commun et ne sont plus protégés par aucun privilége.

Article 251.

Le capitaine et les gens d'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

SOMMAIRE.

1793. Comment cet article est exécuté.

1793. Cet article a rendu générale une défense que l'ordonnance de 1681 avait déjà édictée contre le capitaine et que l'interprétation avait étendue aux officiers (1). Elle fut attaquée au Conseil d'Etat comme contraire à un usage abusif peut-être, mais presque toujours suivi; pour tout concilier, le Conseil ajouta : *sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement*, afin de rappeler le principe de la prohibition en même temps que la faculté d'y contrevenir par une convention expresse (2).

---

(1) Valin, sur l'art. 2, tit. 4, liv. 3.
(2) Procès-verbaux, 16 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 341.

Cette permission devrait être donnée évidemment par la majorité des propriétaires.

En cas de contravention constatée, il y aurait lieu au paiement du fret et même, suivant les circonstances, à des dommages-intérêts (1); mais il nous semble impossible d'admettre l'opinion rigoureuse de M. Boulay-Paty, décidant que cette infraction à l'art. 251 devait entraîner la confiscation des marchandises chargées (2).

Quoique les matelots ne puissent, aux termes de cet article, embarquer avec exemption de fret que leurs effets et hardes, l'usage a continué de les autoriser à placer dans leur coffre quelques marchandises pour leur compte, soit qu'elles leur appartiennent, soit que des tiers les fournissent et passent avec eux un *contrat de pacotille,* dont les conditions peuvent varier au gré des parties et leur servent de lois, mais représentent presque toujours ou une société ou un contrat de commission. Le capitaine et les officiers stipulent, en général, une tolérance plus étendue. Pour les uns comme pour les autres, cette tolérance est désignée sous le nom de *port permis*. Il faut décider que ce droit est personnel, qu'il ne peut être cédé, si ce n'est indirectement peut-être au moyen du contrat de pacotille, et que celui à qui il appartient n'a droit à aucune indemnité, s'il n'en use pas (3). A moins cependant qu'il n'en fût empêché par la faute de l'armateur, qui a rempli tout le navire (4). L'armateur peut toutefois, aux termes de l'art. 251, interdire expressément de profiter de cet usage.

---

(1) Dalloz, *Rép.*, n. 651 ; Bédarride, n. 557.
(2) T. 2, p. 187. V. Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 224.
(3) Valin, art. 2, tit. 4, liv. 3 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 188; Pardessus, n. 671.
(4) Valin, art. 2, tit. 4, liv. 3 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 189.

Article 252.

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus.

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier, aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ.

Article 253.

S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du Gouvernement avant le voyage commencé, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

Article 254.

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage.

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi.

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt.

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.

SOMMAIRE.

1794. Motifs des dispositions exceptionnelles de la loi maritime, en ce qui concerne la rupture des engagements pris envers les matelots ; énumération des cas prévus par les articles 252 à 257.
1795. Rupture volontaire du voyage avant le départ du navire.
1796. Rupture après le voyage commencé.
1797. Changement de destination.
1798. Ces dispositions ne sont pas applicables au capitaine.
1799. Voyage rompu par le fait des matelots.
1800. L'innavigabilité opère la rupture.
1801. Voyage rompu ou retardé par force majeure, avant le départ.
1802. Voyage rompu et retardé par force majeure, après le départ.

1794. Les engagements pris envers les matelots sont tout aussi obligatoires que les engagements contractés par eux ; la loi a dû prévoir, cependant, le cas où ils ne seraient pas accomplis ; et pour couper court aux difficultés qui n'auraient pas manqué de naître et aux procès que de simples matelots avaient peu de chances de soutenir avec succès, elle a réglé elle-même les droits et les devoirs des armateurs et des matelots pour toutes les hypothèses qui peuvent se présenter.

Les principes applicables au contrat de louage ont

donc été modifiés par le Code de commerce, quand il s'agit des matelots, de la manière qui a paru la plus équitable pour concilier les deux intérêts opposés de l'armateur et des gens de l'équipage ; et c'est aux dispositions spéciales que nous allons faire connaître qu'il faut exclusivement se reporter.

La loi a fait elle-même une espèce de forfait, et aucune réclamation ne peut être élevée par l'armateur ou par les matelots, soit que le préjudice réellement éprouvé ait été nul ou ait été plus considérable que l'indemnité accordée.

La rupture du voyage pour lequel les matelots avaient été engagés peut être volontaire et provenir du fait des propriétaires, du capitaine ou des affréteurs, ou être amenée par une force majeure.

Elle peut avoir lieu avant le départ du navire, ou après le voyage commencé et pendant son cours.

L'art. 252 ci-dessus s'occupe de la rupture volontaire et règle le sort des matelots engagés au voyage et au mois, soit que la rupture ait lieu avant le départ du navire, soit qu'elle ait lieu après le voyage commencé.

L'art. 253 est également relatif à la rupture par force majeure, mais lorsqu'elle survient pendant le cours du voyage ; et, plus complet que l'article qui précède, il distingue si l'obstacle n'amène qu'un retard et une suspension dans le cours du voyage, ou s'il a pour effet de le rompre complétement.

L'art. 255 ci-après parle du voyage prolongé.

L'art. 256 parle, au contraire, du voyage abrégé.

Enfin l'art. 257 s'occupe des matelots engagés au profit et au fret, dont il n'avait pas été question dans les articles précédents.

1795. Nous suivrons l'ordre adopté par la loi et nous

parlerons donc en premier lieu de la rupture volontaire.

La loi devait prévoir si la rupture aurait lieu avant le départ du navire ou après le voyage commencé, parce qu'il y a présomption que le préjudice doit être moins grand dans le premier cas que dans le second.

Si le voyage est rompu avant le départ, les matelots sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et ils retiennent, en outre, comme indemnité, les avances reçues, dont les conventions seules et non la loi déterminent la quotité; quelquefois elles s'élèvent à trois mois de loyer.

Si ces avances n'ont pas encore été payées elles ne peuvent être exigées par les matelots; et la loi dans ce cas intervient et fixe l'indemnité qui leur est due à un mois de leurs gages convenus. L'application de cette règle peut présenter une difficulté, lorsque les matelots ont été engagés *au voyage;* il y a lieu, dans ce cas, de calculer, d'après la longueur présumée du voyage projeté, quelle somme auraient dû recevoir les matelots par chaque mois de navigation ou bien encore d'adopter le cours en usage sur les lieux pour les engagements au mois.

La loi suppose, sans doute, que les matelots ainsi congédiés sont domiciliés au port d'armement; mais dans le cas même où ils seraient venus d'un autre quartier pour servir sur le navire, à moins de conventions expresses, nous ne pensons pas qu'ils eussent droit à une indemnité supplémentaire (1).

Le décret-loi du 4 mars 1852 déclare d'ordre public la règle posée par le paragraphe 5 de l'art. 252 et défend d'y déroger.

---

(1) *Contrà*, Bédarride, n. 562.

Vainement l'armateur alléguerait que dans les conditions générales de leur contrat d'engagement envers lui, les matelots auraient déclaré renoncer à l'indemnité, pour quelque cause que ce fût. « Une pareille renonciation, a dit la Cour de Rennes, serait contraire à des lois d'ordre public et frappée d'une nullité radicale même dans les rapports des matelots avec l'armateur. Il n'appartiendrait pas, d'ailleurs, aux gens de mer de renoncer à une action dont ils ne sont pas les maîtres et qui compète à l'Etat » (1).

1796. Si la rupture arrive après le voyage commencé, il était juste que l'indemnité accordée par la loi fût plus forte, et l'art. 252 y a pourvu en même temps qu'il accorde aux matelots leur conduite de retour, c'est-à-dire les frais de route qu'ils seront obligés de supporter pour rejoindre leurs quartiers d'inscription.

La règle consacrée par la loi a paru la plus équitable, quoiqu'elle semble, au premier abord, plus libérale pour le matelot engagé au voyage que pour celui qui est engagé au mois; mais l'engagement du premier était un forfait, que les événements de la navigation pouvaient rendre onéreux pour lui, en prolongeant au delà du terme ordinaire le voyage entrepris : le matelot au mois n'était pas dans la même position.

Il n'est rien dû pour les journées employées à l'équipement du navire.

Le voyage est censé commencé, lorsque le navire, après avoir mis à la voile, a navigué au moins pendant vingt-quatre heures (2).

1797. La loi suppose que le voyage peut être rompu

---

(1) Rennes, 31 mai 1869 (D.30.1.245).
(2) Valin, sur l'art 3, tit. 4, liv. 3.

par le fait, soit du propriétaire, soit du capitaine, soit des affréteurs. Dans tous les cas, les matelots ont action pour l'indemnité qui leur est due contre l'armateur ou le capitaine, sauf recours de ceux-ci contre l'affréteur, si c'est par son fait que le voyage a été rompu.

« Sans doute, a dit le tribunal de commerce de Saint-Malo, on n'a pas entendu que le voyage serait censé rompu, lorsqu'il y avait changement de destination de navire. L'armateur change souvent la destination du navire sur la certitude qu'il acquiert que la cargaison tomberait en pure perte, s'il persistait dans son premier projet; alors il l'expédie pour un autre lieu avec le même capitaine et le même équipage, qui, ne souffrant pas de ce changement, ne peuvent en argumenter pour demander une indemnité » (1).

Il faut décider que l'observation présentée par le tribunal de Saint-Malo a été accueillie : dans le cas qu'il avait prévu, les art. 255 et 256 deviendraient applicables. Des règles différentes sont suivies en matière d'assurance; mais elles ne trouvent pas ici d'application. Les matelots, toutefois, peuvent refuser d'entreprendre le nouveau voyage; mais ils n'auraient droit à aucune indemnité.

1798. Nous avons dit plus haut, en parlant du capitaine, qu'il pouvait, à toute époque, être congédié par le propriétaire et même sans indemnité, si elle n'avait été expressément convenue. Dans le cas prévu par l'article 252, et lorsque le capitaine cesse ses fonctions par l'effet d'une mesure qui atteint tout l'équipage, des auteurs recommandables ont enseigné qu'il devait jouir des droits qui appartiennent dans ce cas aux gens de

(1) Observ., t. 2, 2e part., p. 464. — *Sic*, Dageville, t. 2, p. 291

mer (1). Cette décision équitable, sans doute, nous paraît en contradiction formelle avec le texte de l'art. 218, qui empêchera donc le propriétaire de congédier le capitaine avant de déclarer le voyage rompu; et s'il y a eu indemnité convenue, comme le prévoit ce même article 218, les touchera-t-il toutes les deux; quelle est celle qui exclura l'autre; ou bien le capitaine aura-t-il le droit d'option? Nous croyons que cette doctrine doit être repoussée; le seul droit qui lui appartienne est de demander la conduite de retour.

1799. Si le voyage est rompu par le fait des matelots eux-mêmes, qui se refusent à continuer leur voyage, à moins de circonstances tout exceptionnelles, il y aurait de leur part un acte de rébellion qui les rendrait passibles de condamnations pénales et pécuniaires, et sauf l'appréciation des circonstances soumises aux tribunaux et qu'eux seuls pourraient apprécier si les matelots alléguaient des griefs contre le capitaine.

1800. L'innavigabilité du navire légalement constatée opère la rupture du voyage; si les gens de l'équipage prouvaient qu'elle provient de la faute de l'armateur, et que dès l'instant du départ le navire était en mauvais état, la rupture du voyage serait réputée un fait de l'armateur et soumise aux règles de la rupture volontaire (2).

L'équipage a droit à l'indemnité de rupture de voyage lorsque, dans le cours du voyage, le propriétaire du navire en fait l'abandon pour se soustraire aux charges qui le grèvent, alors d'ailleurs que l'abandon du navire ne provient pas de son innavigabilité (3).

---

(1) Pardessus, n. 626; Bédarride, n. 567.
(2) Pardessus, n. 684.
(3) Rouen, 2 août 1873 (S.73.2.210).

1801. Quand l'événement de force majeure qui rompt le voyage se produit avant le voyage commencé, l'art. 253 ne distingue pas entre l'interdiction de commerce ou l'arrêt par ordre souverain, dont l'un doit être considéré comme obstacle absolu, l'autre comme obstacle temporaire; l'ordonnance de 1681 (liv. 3, tit. 4, art. 5 et 6) les assimilait également d'une manière complète. Aucune indemnité n'est due. Les matelots n'ont droit qu'au paiement des journées employées à équiper le navire, et il leur est dû, sans qu'il y ait lieu d'opposer que ce travail sera rendu inutile par le désarmement. Si, dans l'usage, l'homme de mer est obligé de travailler à l'équipement du navire, il va de soi que cette règle n'est plus applicable quand les loyers ne sont pas payés. Mais là se bornent leurs droits; et, par suite, si les avances avaient été payées, ils seraient obligés de les restituer.

Nous expliquerons sous l'art. 276 ci-après l'expression « interdiction de commerce », qui doit avoir le même sens dans les deux circonstances.

1802. Si l'événement de force majeure se produit pendant le cours du voyage, c'est l'art. 254 qui devient applicable.

Cet article parle, comme les précédents, de l'interdiction du commerce et de l'arrêt; mais il établit des régles différentes pour l'un et l'autre cas.

Dans le cas d'interdiction ou de rupture par force majeure, quelle qu'en soit la cause, comme tempête, vents contraires, ou parce que le navire n'est plus en état de continuer sa route, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils ont servi, soit au mois, soit pour les engagements au voyage, en faisant un calcul semblable à celui que l'art. 252 rend nécessaire (V. *suprà*, n. 1795).

Le second cas prévu par l'art. 254 est celui où le

voyage serait retardé; et ce retard peut provenir soit de l'arrêt de prince prévu spécialement par la loi, soit de toute autre force majeure. La loi décide que pendant le temps de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié, et que le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement et sans augmentation : le matelot engagé au voyage a calculé le prix de son engagement sur la durée ordinaire du voyage; la prolongation du temps pendant lequel il avait pensé engager ses services est l'équivalent de la réduction de gages imposée au matelot loué au mois.

Si les propriétaires ou affréteurs, dans l'incertitude du temps que peut durer l'arrêt dont le vaisseau est frappé, se décidaient à rompre le voyage, la rupture devrait être considérée comme volontaire, et c'est l'art. 252 qui doit être suivi.

La prise du navire doit amener la rupture forcée du voyage; mais si, par suite de recousse, ou parce que le navire serait relâché, la prise n'amenait qu'un simple retard, il y aurait arrêt du navire seulement par suite de force majeure, et l'art. 254 deviendrait applicable (1).

Article 255.

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation.

Article 256.

Si la décharge du navire se fait volontairement

---

(1) Pardessus, n. 683.

dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrétement, il ne leur est fait aucune diminution.

SOMMAIRE.

1803. La loi ne distingue pas entre le voyage prolongé par force majeure ou par la volonté de l'armateur; matelots engagés au mois.
1804. Que doit-on entendre par voyage prolongé? devoirs et droits des matelots.
1805. Voyage raccourci; la loi stipule pour le seul cas où la décharge a été faite *volontairement*.
1806. La loi n'a point parlé des matelots engagés au mois; controverse en ce qui les concerne.
1807. Ces articles sont applicables au capitaine.

1803. Les art. 255 et 256 déterminent les loyers à payer aux matelots engagés au voyage, dans les deux cas où le voyage est prolongé et où il est abrégé. La loi ne parle pas des matelots engagés au mois, dont nous devons cependant dire quelques mots.

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de cette prolongation, et ce bénéfice est acquis, dans tous les cas, aux gens de l'équipage, sans distinguer si le fait provient de force majeure ou est volontaire; cette distinction faite par les articles précédents entre le cas où l'arrêt provient de force majeure et celui où il est volontaire est inutile lorsqu'il s'agit du prolongement.

Cette opinion, repoussée par des auteurs recommandables, qui voudraient assimiler complétement la prolongation de voyage à l'arrêt, et distinguer, par suite, si elle provient de force majeure ou est volontaire (1), est repoussée par Valin (2), et ne nous semble pas pou-

(1) Pardessus, n. 686; Boulay-Paty, t. 2, p. 212; Delvincourt, t. 2, p. 239, note 2; Bédarride, n. 578 et 580.
(2) Sur l'art. 6, tit. 4, liv. 3.

voir être adoptée. Le texte de l'art. 255 ne permet pas de faire cette distinction (1).

Il est à remarquer que les auteurs, appliquant l'article 254 aux matelots engagés au voyage, n'hésitent pas à déclarer que les matelots engagés au mois recevront, dans tous les cas, leurs loyers entiers pendant la prolongation et non simplement la moitié, ainsi que le prescrit l'article précité. C'est une inconséquence que rien ne justifie : si les loyers courent sans déduction pour les matelots engagés au mois, parce que le travail, dit-on avec raison, est le même, pourquoi imposer gratuitement ce même surcroît de travail aux matelots engagés au voyage? Si l'art. 255 ne fait plus de distinction, contrairement à ce qu'avaient fait les articles précédents, entre le fait de l'armateur et la force majeure, il en faut nécessairement conclure que la distinction devenait sans résultat.

1804. L'art. 255, en parlant du voyage prolongé, n'a pas eu en vue le retard que les vents contraires ou tout autre événement fortuit peuvent amener dans la durée de la navigation. La disposition s'applique exclusivement au cas où la route à parcourir est modifiée et se trouve être prolongée, soit parce que le navire est conduit au delà de sa destination primitive, soit parce qu'il a suivi, pour parvenir au lieu désigné, une route plus longue que celle qui avait été déterminée; la loi parle de l'espace à parcourir et non du temps.

Cette circonstance ne permet, dans aucun cas, aux matelots d'abandonner le navire, à moins que, sous le prétexte de prolonger le voyage, un voyage nouveau ne soit réellement entrepris; mais les tribunaux seuls pour-

(1) *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 273.

raient être juges de l'abus et accorder plus tard, s'il y avait lieu, des dommages-intérêts; les matelots ne peuvent être appelés à discuter avec le capitaine les motifs de sa détermination, et ils sont tenus, avant tout, d'obéir, soit que la force majeure ou les nécessités seules de la spéculation aient amené le changement de route ou de voyage; c'est ainsi que doit être comprise l'explication donnée par Pardessus, enseignant que les gens de mer pourraient, d'après les circonstances, être excusés (1). C'est pour éviter toute discussion que la loi a pris soin de déclarer d'avance le matelot engagé, quoique les bases du contrat primitif soient changées, et de déterminer elle-même le salaire qui lui serait dû.

1805. Les circonstances peuvent amener, au contraire du cas prévu par l'art. 255, la décharge du navire dans un lieu plus rapproché que celui qui avait été désigné dans le contrat, ou, en d'autres termes, le raccourcissement du voyage; c'est une chance favorable pour le matelot engagé au voyage et dont la loi lui garantit l'entier bénéfice; il ne lui est fait aucune diminution sur le loyer convenu; mais la loi nouvelle, comme l'ancienne, met pour condition à cette faveur que la décharge est volontaire.

« Il faut prendre garde à ce mot : *volontairement*, dit Valin, qui désigne essentiellement que c'est par le fait propre du propriétaire ou du maître que le voyage est raccourci; d'où il faut conclure que si c'est par contrainte, comme par tempête, par les vents contraires ou parce que le navire n'est plus en état de continuer sa route, qu'il y a nécessité d'abréger le voyage et de faire

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 212; Dageville, t. 2, p. 303 et 304; Pardessus, n. 686; Bédarride, n. 577.

la décharge dans un lieu moins éloigné que celui de sa destination, il sera juste, alors, de diminuer à proportion le salaire du matelot, comme il est juste de l'augmenter en cas de prolongation, quelle qu'en soit la cause, c'est-à-dire volontaire ou forcée » (1).

1806. L'article de l'ordonnance correspondant aux deux art. 255 et 256, C. comm., disait, en parlant des matelots : « S'ils sont loués au mois, ils seront, *en l'un et « l'autre cas*, payés pour le temps qu'ils auront servi » (art. 6, tit. 4, liv. 3). Le Code de commerce n'a pas répété cette disposition ; mais elle doit être considérée comme sous-entendue et devant être exécutée; nous avons déjà dit que si le voyage est prolongé, tout le monde est d'accord pour l'appliquer; la même unanimité n'existe pas dans le cas où le voyage est raccourci; Boulay-Paty enseigne pour ce cas particulier, et lorsqu'il s'agit des matelots engagés au mois, qu'ils ont droit à l'indemnité réglée pour eux par l'art. 252, quand le voyage est rompu (2). Cette opinion ne doit pas être admise; et il n'est point possible, dans le silence de la loi, de procéder par analogie.

Les motifs de décider, quand il y a eu forfait et aucune limitation de temps, ne peuvent être invoqués, lorsque le temps seul, au contraire, a été pris en considération comme dans l'engagement au mois. La rupture et le raccourcissement ne peuvent non plus être confondus. La rupture suppose que le navire ne revient pas au port d'armement et que les matelots sont congédiés, l'article 252 le dit en termes exprès, puisqu'il leur accorde la conduite de retour. Le raccourcissement n'implique

---

(1) Sur l'art. 6, tit. 4, liv. 3.
(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 216. — *Sic*, Dalloz, *Rép.*, n. 719.

nullement le désarmement du navire et le congédiement des matelots. Les art. 252 et 256 prévoient donc des hypothèses complétement distinctes où le dernier serait évidemment d'une inutilité complète (1).

1807. Les art. 255 et 256, contrairement à ce que nous avons dit sous l'art. 252, sont applicables au capitaine dans les mêmes conditions qu'aux matelots; il va de soi que si le fait donnant ouverture au droit des matelots devait être imputé au capitaine, il serait tenu envers les propriétaires de tous dommages-intérêts (2).

Article 257.

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage, occasionnés par force majeure.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage, dans la même proportion que l'aurait été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.

SOMMAIRE.

1808. Cet article applique les règles du contrat de société aux matelots engagés au profit ou au fret.

---

(1) Dageville, t. 2, p. 306; Bédarride, n. 581.
(2) Valin, sur l'art. 6, tit. 4, liv. 3; Dageville, t. 2, p. 305; Bédarride, n. 582.

1808. Cet article, emprunté de l'ordonnance, est facile à comprendre et applique avec raison, en toutes circonstances, les règles du contrat de société, aux matelots engagés au profit ou au fret ; on décide généralement, toutefois, qu'ils ne seraient pas tenus, sauf conventions contraires, à restituer les avances qu'ils ont reçues.

Les indemnités qui sont dues lorsque l'empêchement ne provient pas de force majeure, seraient réglées par experts (1), et le capitaine ou les propriétaires doivent en être tenus aussi bien que les chargeurs et comme tout associé causant par son fait un préjudice aux autres associés : en cas de réclamations, les tribunaux prononceraient.

Le propriétaire est déclaré responsable des faits du capitaine, si c'est celui-ci qui est en faute, et sauf son recours.

Article 258.

En cas de prise, de bris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer.

Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

SOMMAIRE.

1808 *bis*. Projet de loi ayant pour but de modifier l'art. 258.

1809. Comment cet article fort rigoureux doit-il être appliqué si le navire périt dans le voyage de retour?

1810. La créance des matelots pour les loyers qui leur sont dus reste soumise aux règles du droit commun.

1811. L'énumération faite par l'article est limitative et les dispositions ne peuvent en être étendues à tout autre sinistre.

---

(1) Valin, sur l'art. 7, tit. 4, liv. 3.

1808 *bis*. Un projet de loi présenté à l'Assemblée nationale, le 5 janvier 1875, par le ministre du commerce, et que cette Assemblée n'a pu adopter avant de se séparer, présenté de nouveau au Sénat par M. Grivart, le 19 mai 1876, et soumis en ce moment à ses délibérations, modifie ainsi cet article du Code :

« En cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavi-
« gabilité, les matelots engagés au voyage ou au mois
« sont payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessa-
« tion de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé,
« soit que la perte du navire est le résultat de leur faute
« ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont point fait tout
« ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les
« passagers et les marchandises ou pour recueillir les
« débris.

« Dans ce cas, il appartient aux tribunaux de statuer
« sur la suppression ou la réduction de loyer qu'ils ont
« encourue.

« Ils ne sont jamais tenus de rembourser ce qui leur
« a été avancé sur leurs loyers.

« Dans tous les cas, le rapatriement des gens de l'é-
« quipage est à la charge de l'armement, mais seulement
« jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de
« ses débris, et du montant du fret des marchandises
« sauvées. »

L'exposé des motifs s'exprime ainsi :

« Une des conditions essentielles pour justifier la marine de commerce, c'est de lui assurer le nombre de matelots nécessaire et, tout en maintenant la discipline parmi l'équipage, de renoncer à des prescriptions d'une rigueur excessive de nature à créer de l'éloignement pour la carrière maritime et à paralyser, en ce qui la concerne, l'élan des vocations. A ce dernier point de vue il a sem-

blé que les dispositions du Code de commerce, relatives aux loyers des matelots en cas de naufrage, appelaient une modification.

Les règlements de notre marine militaire ne supposent *à priori* ni la faiblesse, ni la pusillanimité du matelot; l'Etat paye les équipages qui ont eu le malheur de perdre leur bâtiment jusqu'à leur retour en France, et quand un bâtiment a disparu en mer, les familles des victimes reçoivent les salaires jusqu'à l'époque présumée de la perte du bâtiment. Les matelots de la marine marchande, animés certainement du même sentiment du devoir que les marins de l'Etat, doivent jouir du même droit; le projet de loi, par suite, a proposé de modifier l'art. 258 du Code de commerce. »

Nous venons de faire connaître en quoi consistaient ces modifications; mais jusqu'au moment où la loi sera votée, les marins resteront soumis aux dispositions rigoureuses du Code de commerce.

1809. La disposition de cet article, empruntée à l'ordonnance de 1681, est, d'un commun accord, fort rigoureuse; elle a, de tout temps, paru nécessaire pour intéresser les matelots au salut du navire, et le seul avantage laissé aux gens de l'équipage est la dispense de restituer les avances qui leur ont été faites sur leurs loyers. Il faut considérer le voyage comme fini et le salaire comme définitivement acquis lorsque, le navire étant revenu au port de départ, une partie de l'équipage a été engagée à de nouvelles conditions pour conduire le navire dans un autre port où la cargaison doit être vendue (1).

Le navire peut périr dans le voyage de retour et après

(1) Rennes, 9 juill. 1860 (S.62.2 267).

avoir gagné le fret pour le voyage d'aller ; dans ce cas, l'art. 258 est-il également applicable, et la créance des matelots est-elle anéantie? S'ils ont droit de faire une réclamation, dans quelle limite?

Ces questions étaient déjà très-vivement débattues sous l'ancienne jurisprudence, et il est surprenant que le législateur ait négligé de les trancher par une disposition précise, au lieu de copier textuellement l'article de l'ordonnance qui avait soulevé le débat.

Ainsi que cela n'arrive malheureusement que trop souvent, Valin et Émerigon sont d'opinions diamétralement opposées ; Émerigon accorde aux matelots le droit de se faire payer de leurs loyers pour le voyage entier, si la somme à laquelle s'élève le fret acquis est suffisante (1). Il est sensible que la précaution du législateur est complétement manquée dans ce cas, au moins pour tout le voyage de retour ; Valin, de son côté, donnant au principe admis une extension très-logique, sans doute, et conforme à l'esprit de la loi, mais qui n'en constitue pas moins une aggravation d'une disposition déjà bien rigoureuse, refuse aux matelots tout droit sur le fret acquis, même pour la partie du voyage accomplie, et enseigne qu'ils n'ont rien à prétendre que sur le fret de retour (2).

Il semble plus juste, sans s'écarter de l'esprit ni des termes de la loi, de considérer, dans ce cas, comme distincts le voyage d'aller et le voyage de retour ; la loi, ainsi que le rappelle un arrêt de la Cour de Rouen, dans certains cas exceptionnels, établit elle-même cette distinction contraire aux principes généraux (C. comm. 265

(1) *Traité des assurances*, chap. 17, sect. 11, § 2.
(2) Sur l'art. 8, tit. 4, liv. 3.

et 299), mais vraie, en fait; et nous adoptons l'opinion soutenue par les auteurs modernes, qui maintiennent le privilége des matelots pour la partie des loyers s'appliquant au voyage d'aller et aux voyages intermédiaires; c'est aussi, sans doute, la doctrine de Locré, quoiqu'il paraisse dire qu'il embrasse l'opinion de Valin, qu'il n'aurait pas comprise; la jurisprudence est également favorable à cette interprétation (1).

1810. Deux systèmes ont donc été proposés pour interpréter l'art. 258; l'un qui en étend les dispositions rigoureuses à tous les loyers dus aux matelots depuis le départ; l'autre, qui les restreint aux loyers dus pour la seule traversée où le navire a été capturé ou brisé. Dans ce dernier système, auquel nous nous sommes rallié, la créance des matelots contre les armateurs pour les voyages d'aller et les voyages intermédiaires heureusement accomplis doit rester soumise aux règles du droit commun; l'événement postérieur, que l'art. 258 a prévu, ne peut avoir pour effet d'en changer le caractère et la nature, et on ne peut décider que les matelots ne réclameront leur salaire que sur les frets acquis avant la traversée pendant laquelle le navire a péri et jusqu'à concurrence seulement de ces frets, en sorte que si le navire a voyagé sur lest ou si les frets acquis sont insuffisants, les matelots n'aient rien à prétendre et l'armateur soit complétement libéré de tout engagement envers eux. Ce système manquerait de base; et nous cherchons en vain un texte ou un principe sur lequel il puisse s'appuyer.

---

(1) Cass., 27 fév. 1867 (S.67.1.100), et Caen, 17 juill. 1865 (S.66.2.156). — *Sic*, Rouen, 29 déc. 1831 (S.32.2.160); Rennes, 1er avril 1841 (S.41.2.531); Boulay-Paty, t. 2, p. 224; Dageville, t. 2, p. 309 et suiv.; Delvincourt, t. 2, p. 239 et suiv.; Locré, t. 3, p. 167; Bédarride, n. 589; Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 278 et suiv. — *Contrà*, Bordeaux, 24 juill. 1834 (S.34.2.479); et 28 août. 1851; Lehir, 52.2.137; Cass., 18 nov. 1873 (S.74.1.26).

1811. L'art. 258 s'appliquerait-il à tout événement autre que la prise, le bris, le naufrage, s'il a eu pour résultat l'anéantissement du navire, tel que l'incendie ou l'innavigabilité reconnue irréparable (1)?

Le doute peut exister. Toutefois, il faut bien le dire, l'art. 258 est une dérogation au droit commun, justifiée, si l'on veut, parce qu'il faut encourager l'équipage à lutter de toutes ses forces pour empêcher la prise, le bris ou le naufrage, et parce qu'on a cru que les efforts des matelots pouvaient lutter contre ces événements. En est-il de même, par exemple, du feu? La loi, au moins, ne le dit pas; et cela suffit pour appliquer le droit commun, et il veut que, si la perte du navire, par suite de force majeure, rompt le contrat pour l'avenir, parce qu'elle en rend l'exécution impossible, les armateurs n'en soient pas moins tenus des loyers échus.

En ce qui concerne particulièrement l'innavigabilité, la Cour de Bordeaux a dit : « que lorsque l'équipage est parvenu à sauver le navire du naufrage et à le conduire au port, il a satisfait à son devoir » (2).

Disons donc que l'art. 258 est de droit très-étroit, et qu'il n'est pas possible d'en étendre les dispositions exorbitantes à des cas différents de ceux qu'il a limitativement énumérés.

Il est certain que la confiscation du navire prononcée contre l'armateur, en punition du délit dont il s'est rendu coupable, quoique entraînant la perte entière du navire et des marchandises, ne donnerait pas ouverture contre les matelots à l'application de l'art. 258. La Cour de cassation l'a décidé dans une espèce où il y avait contravention aux lois prohibant la traite des noirs.

---

(1) Cass., 2 juin 1829 : Dalloz, *Rép.*, n. 722.
(2) Bordeaux, 24 juill. 1857 (S.57.2.750).

Article 259.

Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvé.

Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret.

SOMMAIRE.

1812. Cet article ne peut être invoqué que par les matelots qui ont travaillé au sauvetage; si les débris sont insuffisants, ils sont payés sur le fret.

1812. Les mêmes raisons qui avaient fait refuser aux matelots leurs loyers lorsque le navire et les marchandises sont entièrement perdus, devaient engager le législateur, au contraire, à leur accorder des droits sur les choses qu'ils auraient sauvées et jusqu'à due concurrence. Le naufrage consommé, il fallait les intéresser, au moins, à sauver les débris.

La disposition de l'art. 259 ne fait aucun obstacle, bien entendu, à ce qu'on acquitte avant les loyers des matelots, les frais de justice et aussi ceux de sauvetage, tant des débris que des marchandises, en déterminant la proportion dans laquelle les uns et les autres auront été sauvés (1). C'est, au reste, la disposition de l'art. 261 ci-après; mais les matelots qui ont contribué au sauvetage n'ont-ils d'autre droit que d'être payés des journées qu'ils y ont employées; est-ce le seul avantage qu'ils aient sur les matelots qui n'ont pas contribué à ce sauvetage?

---

(1) Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 284.

« On dira peut-être qu'il serait juste, écrivait Valin, à l'égard des matelots qui refusent de travailler au sauvement, de les priver du paiement de leurs loyers échus sur les débris du navire et sur le fret; mais il faudrait une loi qui le décidât expressément, car, enfin, leurs loyers leur sont dus sur ces objets, qui y sont spécialement affectés, qu'ils aient concouru ou non à les sauver; dès qu'ils sont sauvés, ils le sont à leur profit, comme ils le sont au profit de tous autres qui y ont intérêt, présents ou absents ».

Faut-il, au moins, avec quelques auteurs, accorder aux matelots qui ont travaillé à sauver les débris un privilége pour être payés avant tous les autres? Mais ce privilége, il faut le dire, n'est créé à leur profit par aucun texte, si l'art. 259 est entendu dans le sens que l'expliquait Valin (1).

C'est, au contraire, en s'appuyant sur le texte et sur ces mots copiés de l'ordonnance : *les débris du navire* QU'ILS *ont sauvés*, que Delvincourt et Boulay-Paty restreignent le bénéfice de l'art. 259 aux seuls matelots qui ont travaillé au sauvetage, conformément aux décisions des lois maritimes du moyen âge : « Si les matelots refusent de travailler au sauvetage, disent les *Jugements d'Oléron*, il ne leur est rien dû ; et, au contraire, quand le navire se perd, ils perdent aussi leurs loyers ; » et les *Lois de Wisby* : « Et s'ils n'aident pas le patron au sauvetage, il ne leur doit rien » (2); et cette interprétation est en parfait accord avec le système de la loi, qui a sacrifié les droits des matelots, en toute occasion, au désir

---

(1) Sur l'art. 9, tit. 4, liv. 3. — *Sic*, Pothier, *Louage des mat.*, n. 187; Dageville, t. 3, p. 314 et suiv.; Bédarride, n. 294.

(2) *Jugements d'Oléron*, art. 3; Lois de Wisby, art. 17. — *Sic*, *Hanse teutonique, recès* de 1591, art. 45.

de les intéresser au succès de l'expédition. A ces deux titres cette interprétation nous semble devoir être suivie. Les matelots qui refusent de travailler au sauvetage ne méritent aucune bienveillance (1).

Le capitaine serait en faute et engagerait sa responsabilité, s'il ne présidait pas aux opérations de sauvetage, et ne faisait pas tout ce qui dépend de lui pour arriver au résultat le plus avantageux possible ; ses devoirs sont d'une autre nature, et sa responsabilité bien plus rigoureuse que celle des simples matelots.

En cas d'insuffisance de la valeur des débris, les matelots sont payés, mais subsidiairement seulement, sur le fret ; et il est certain qu'il ne s'agit que du fret des marchandises sauvées du naufrage, et non des frets précédemment acquis pour les marchandises déchargées au port de destination.

Si les débris et le fret sont insuffisants pour payer les matelots, ceux-ci n'ont aucun recours contre le propriétaire ou l'armateur pour le surplus de leurs gages échus.

L'art. 259 est restreint aux matelots engagés au mois ou au voyage ; et les loyers qui sont échus sont calculés, pour les matelots au mois, d'après le temps écoulé ; pour ceux qui sont engagés au voyage, d'après la partie du voyage accomplie.

Article 260.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

---

(1) Delvincourt, t. 2, p. 240, note 3 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 228 et suiv. — *Contrà*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 285.

SOMMAIRE.

1813. Cet article s'applique aux matelots engagés *au fret*, et ne parle point des matelots engagés *au profit*.

1813. Les matelots engagés au fret ont des droits moins étendus que ceux qui sont accordés par l'art. 259; ils étaient associés pour le fret seulement, ils n'ont aucun droit sur les débris du navire. Le capitaine reçoit une part plus ou moins forte, suivant la quantité de marchandises sauvées et l'avancement du voyage, et ils viennent par contribution.

La loi n'a pas eu à s'occuper, en cas de naufrage, des matelots engagés au profit; ils n'ont aucun droit, ni sur les débris, ni sur le fret; pour avoir quelque chose à prétendre, il faudrait que, nonobstant le naufrage, les marchandises sauvées donnassent un bénéfice, et, dans ce cas, les règles ordinaires seraient suivies comme s'il n'y avait pas eu naufrage.

Article 261.

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

SOMMAIRE.

1814. Cet article ne fait aucune distinction entre les divers modes d'engagement.

1814. Quand il s'agit de rémunérer le travail des matelots qui ont été employés à sauver les débris et les effets naufragés, aucune distinction ne peut plus être faite; quelles qu'aient été les conventions primitives, que le naufrage a, du reste, nécessairement annulées en mettant fin au voyage, ils doivent être payés de leur travail et ont un privilége sur les effets sauvés, conformé-

ment à l'art. 2102, C. civ., qui l'accorde pour les frais faits pour la conservation de la chose.

Le produit des débris, agrès et apparaux et le fret sur les marchandises sauvées, après avoir servi à payer les gages des matelots, est affecté aux frais de leur retour; en cas d'insuffisance, ce n'était pas l'armateur, mais l'Etat qui était chargé des frais de rapatriement (1). C'est ce qui résultait de l'art. 8 de l'ordonnance du 1er août 1743, confirmé par le décret-loi du 4 mars 1852. Mais l'art. 14 du décret du 7 avril 1860 consacre une règle différente dans les termes suivants : « Les frais de sub-« sistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au « quartier des individus provenant de l'équipage d'un « navire de commerce, sont à la charge de l'armement, « au même titre que les loyers de l'équipage, quel que « soit le mode d'engagement des hommes. Ces frais, de « même que les loyers des gens de mer, sont imputés « sur le navire et subsidiairement sur l'ensemble des « frets gagnés depuis que le navire a quitté son port « d'embarquement, et n'incombent au Trésor qu'après « entier épuisement de cette double garantie. »

La Cour de cassation, se fondant sur cette disposition, décide, contrairement à l'ancien état de choses, que l'armateur, en cas soit de naufrage, soit d'innavigabilité, est tenu des frais de rapatriement et de conduite des matelots, non-seulement sur le fret des marchandises sauvées du péril auquel elles ont été exposées, mais encore jusqu'à concurrence de l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement (2).

---

(1) L. 5 germ. an XII, art. 7; Beaussant, n. 292; Dalloz, *Rép.*, n. 734. — *Contrà*, Rouen, 29 déc. 1831 (S.32.2.160).

(2) 27 nov. 1866; 25 fév. 1867; 14 fév. et 18 mai 1870; 30 août 1871 (S.67.1.37 et 100, 70 et 145; 71.1.93); Cass., 24 mars 1875 (D.P.75.1.199).

La Cour suprême décide également que l'action de l'administration de la marine, contre l'armateur, n'est pas soumise à la prescription annale de l'art. 433, mais n'est éteinte que par le laps de trente années (1).

Article 262.

Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire.

SOMMAIRE.

1814 *bis*. Projet de loi tendant à modifier la disposition de cet article.
1815. Matelots malades ou blessés.

1814 *bis*. Un projet de loi présenté à l'Assemblée nationale, le 5 janvier 1875, par le ministre du commerce, et que cette Assemblée n'a pu adopter avant de se séparer, présenté de nouveau au Sénat par M. Grivart, le 19 mai 1876, et soumis en ce moment à ses délibérations, propose d'ajouter à l'art. 262 le paragraphe suivant :

« Si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié « aux dépens du navire ; toutefois, le capitaine peut se « libérer de tous frais de traitement et de rapatriement, « en versant entre les mains de l'autorité française une « somme, à déterminer d'après un tarif qui sera arrêté « par un règlement d'administration publique, lequel « devra être revisé tous les trois ans.

« Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés « jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau « ou qu'il ait été embarqué pour être rapatrié. S'il a été

---

(1) Cass., 14 fév. 1870 (S.70.1.245) ; Cass., 24 mars 1875 (D.P.75.1.199).

« embarqué pour être rapatrié avant son rétablissement,
« il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli.
« Toutefois, la période durant laquelle les loyers du
« matelot lui sont alloués, ne pourra dépasser, en aucun
« cas, quatre mois à dater du jour où il a été laissé à
« terre. »

L'exposé des motifs s'exprime ainsi :

« Il a semblé juste d'apporter une limite à l'obligation imposée à l'armateur par l'art. 262.

« Deux hypothèses peuvent se présenter : le matelot malade ou blessé est soigné à bord, ou, plus gravement atteint, il est débarqué et laissé à terre. »

« Dans la première hypothèse, nulle contestation : le matelot est soigné aux dépens du navire, il reçoit des loyers pendant tout le temps de la maladie. »

« Dans la seconde hypothèse, la situation est très-différente. Aux termes de la jurisprudence de la Cour de cassation, le matelot, malade, et débarqué, doit être payé de son salaire, non pas jusqu'à son rétablissement, mais jusqu'au jour du désarmement du navire à son port d'armement; il est arrivé ainsi que des armateurs ont été tenus de payer les loyers du matelot pour une durée de plusieurs années depuis le débarquement. Mais en outre le matelot débarqué doit être rapatrié. Cette durée indéterminée pour le paiement des loyers, les frais considérables de traitement et de rapatriement des matelots débarqués, malades ou blessés, ont soulevé de vives réclamations. »

La loi projetée, ainsi qu'on le voit, a pour but de faire droit à ces plaintes qui ont paru légitimes. Mais cette loi, quant à présent, est encore, nous le répétons, à l'état de projet.

1815. Le matelot qui est blessé au service du na-

vire, soit avant, soit après le commencement du voyage, et celui qui tombe malade pendant le voyage, sont l'un et l'autre, et sauf la différence que nous venons d'indiquer, traités et pansés aux dépens du vaisseau (1). Si le matelot est tombé malade depuis qu'il a été engagé, mais avant le départ du navire, il ne peut réclamer que les journées par lui employées au service du navire.

Le voyage doit être réputé commencé dans le cas prévu par l'art. 262, aussitôt que le navire a mis à la voile ; l'opinion de Locré et de Dageville (2), qui exigent, pour l'application de l'art. 262, que le navire ait navigué pendant vingt-quatre heures au moins, ne doit pas être suivie.

Le capitaine peut, s'il le juge nécessaire, et de l'avis particulièrement du chirurgien ou de tout autre homme de l'art, laisser à terre dans les hôpitaux les matelots tombés malades dans le cours du voyage; mais il doit pourvoir à tous les frais du traitement, aux dépenses nécessaires pour le retour du matelot dans ses foyers, ou aux frais de la sépulture en cas de décès (3). Le capitaine, à cet effet, avant de reprendre la mer, consigne une somme suffisante ou fournit une caution solvable, soit au bureau de l'inscription maritime, soit à la chancellerie du consulat français.

Si c'est le capitaine qui tombe malade et qu'il soit laissé à terre, il sera remboursé par le propriétaire de tous les frais de la maladie, y compris le loyer de sa chambre et de sa garde (4). Ces frais ne peuvent être mis à la

---

(1) *Jugement d'Oléron*, art. 6 et 7 ; Ord. de Wisby, art. 20 et 21 ; *Hanse teutonique, recès* de 1591, art. 46.

(2) Locré, t. 3, p. 172; Dageville, t. 2, p. 319.

(3) Arr. 5 germ. an XII; Ord. 29 oct. 1833; Valin, sur l'art. 11, tit. 4, liv. 3; Émerigon, chap. 12, sect. 41, § 15.

(4) Valin, sur l'art. 11, tit. 4, liv. 3; Boulay-Paty, t. 2, p. 233.

charge personnelle du capitaine, quand même il serait copropriétaire du navire, et aurait droit à une part proportionnelle du fret. Le contrat intervenu entre lui et son copropriétaire constitue toujours un louage de services dans le sens des art. 262 et 272. Si donc, à la suite d'une maladie, le capitaine a dû être remplacé, les frais de maladie et ceux de remplacement sont supportés par l'armement sans réduction sur la part des bénéfices du capitaine (1).

L'art. 262 est applicable, quel que soit le mode d'engagement des matelots, soit à la part ou au profit, soit à salaire fixe (2).

La législation française n'admet pas les règles suivies dans quelques contrées, et qui limitent à un certain nombre de jours déterminés les obligations de l'armateur envers le matelot tombé malade ; il est tenu indéfiniment et quelque long que soit le séjour à l'hôpital (3).

Les matelots sont payés de leurs loyers pour toute la durée du voyage, et non pas en proportion seulement du temps qu'ils ont servi, soit qu'ils aient été traités à bord, soit qu'ils aient été traités à terre et rapatriés ensuite aux frais du navire ; et ce voyage ne peut être considéré comme terminé au port d'arrivée ou de déchargement, mais bien seulement au port de retour (4).

Si la maladie était le résultat de débauches, de rixes ou de délits, ce serait l'art. 264 ci-après qui devrait être appliqué.

L'art. 262 ne pourrait être invoqué par le marin qui, au moment de son embarquement, se trouvait atteint déjà d'une maladie assez grave pour l'empêcher de ren-

---

(1) Caen, 3 fév. 1873 (S.74.2.211).

(2) Cass., 19 fév. 1872 (S.72.1.169).

(3) Cons. d'Etat, 27 août 1839 (S.40.3.330).

(4) Cass., 4 juin 1850, et 4 août 1857 (S.50.1.601 et 58.1.127) ; Cass., 13 nov. 1871 (S.72.1.168).

dre les services pour lesquels il est engagé (1); le matelot est en faute.

Le matelot peut invoquer le bénéfice de l'art. 262, même quand il est rapatrié aux frais de l'armement et qu'il tombe malade à bord du navire sur lequel il a été embarqué comme passager (2).

Le décret-loi du 4 mars 1852 déclare la règle posée par cet article d'ordre public et défend d'y déroger.

Le même décret ajoute que le bénéfice de l'art. 262 ne peut être provoqué par le matelot délaissé, à compter du jour où il embarque avec salaire sur un autre navire.

Article 263.

Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

SOMMAIRE.

1816. Matelot blessé en combattant.

1816. Dans le cas prévu par l'art. 263, le matelot souffre pour l'intérêt commun du navire et du chargement ; il ne serait pas juste que le vaisseau seul supportât les frais de sa maladie, soit qu'il ait été blessé les armes à la main, ou en faisant la manœuvre, pourvu que ce soit pendant le combat. La loi parle du fait le plus commun ; mais cette disposition devrait être étendue aux passagers blessés en combattant.

Si le combat n'a eu pour effet de sauver le navire et la cargaison, l'art. 263 cesse d'être applicable (3).

---

(1) Trib. du Havre, 19 mai 1857 (J.H.57.1.102).

(2) Bédarride, t. 2, p. 602 ; *Sic*, Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 297.

(3) Pothier, *Louage des mat.*, n. 191 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 236 ; Bédarride, n. 605.

Le décret-loi du 4 mars 1852 déclare cette règle d'ordre public et ne permet pas d'y déroger.

Article 264.

Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge : il pourra même être congédié par le capitaine.

Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

SOMMAIRE.

1817. Matelot sorti du navire sans autorisation.

1817. Le matelot sorti du navire sans autorisation après le chargement effectué, est par ce fait seul en faute, et n'a plus droit à la bienveillance de la loi; aussi toute distinction devient inutile entre le cas où la blessure provient du fait du matelot et celui où elle ne peut lui être imputée (1).

Le capitaine peut même, s'il le juge à propos, congédier le matelot descendu à terre sans autorisation, pourvu que ce soit en France et non en pays étranger (C. comm., art. 270). S'il n'use pas de cette faculté, dans le cas où la loi la lui accorde, les loyers doivent courir, dans le cas où le matelot a été blessé, même pendant le temps où sa blessure l'empêche d'accomplir son service ordinaire (2). Il en serait autrement si les termes de l'art. 270 ci-après ne lui permettent pas de congédier le matelot blessé.

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 238; Delvincourt, t. 2, p. 246.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 238; Bédarride, n. 607. — *Contrà*, Delvincourt, t. 2, p. 247, note 6.

Valin, sur l'article de l'ordonnance correspondant à notre art. 264, dit : « Quoique descendu à terre *avec congé*, si le matelot est blessé autrement qu'au service du navire, il ne paraît pas juste qu'il soit pansé aux dépens du navire » (1); mais tous les auteurs modernes s'accordent pour trouver cette doctrine trop rigoureuse, et elle semble en opposition avec le texte qui n'a parlé que du matelot descendu à terre sans autorisation; il doit être assimilé, s'il n'est pas en faute, à celui qui est tombé malade pendant le voyage, mais sous la restriction que la blessure n'a pas été provoquée par sa faute et a été purement accidentelle.

Article 265.

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

SOMMAIRE.

1818. Matelot décédé pendant le voyage.

---

(1) Sur l'art. 12, tit. 4, liv. 3.

1818. Un projet de loi soumis en ce moment aux délibérations des chambres ajoute au texte de cet article ces derniers mots : « et, en cas de prise, naufrage ou « déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessa- « tion des services de l'équipage. » Les articles que nous venons d'expliquer ont réglé le sort du matelot tombé malade ou blessé ; celui-ci s'occupe de sa famille, s'il vient à mourir ; et les suivants, du cas où il tombe en captivité.

Les loyers du matelot engagé au mois sont acquis à sa famille jour par jour jusqu'au moment du décès et sans qu'on en puisse rien retrancher pour tout le temps qu'a duré la maladie (C. comm., art. 262).

Si le matelot décédé était engagé au voyage, il est traité avec plus de bienveillance encore ; le voyage est divisé entre l'aller et le retour, et il suffit qu'une de ces deux parties du voyage soit commencée pour que les loyers qui y sont afférents soient dus en entier.

Il est évident que les mêmes règles seraient suivies si l'engagement n'était que pour l'aller ou le retour seulement ; il n'y aurait plus lieu à division ; elle était faite d'avance par l'engagement.

Enfin, si le matelot était engagé au profit ou au fret, aussitôt le voyage commencé, sa part entière est due à sa succession s'il meurt, mais elle ne peut être réglée qu'après le voyage achevé et le compte fait du résultat de l'expédition ; sa succession continue à être associée aux bénéfices et aux pertes comme le matelot l'aurait été lui-même.

La Cour de Rouen a eu à s'occuper de l'application de cette partie de l'article à un capitaine de vaisseau qui s'était suicidé ; elle a décidé avec raison que ce fait ne pouvait être assimilé à une désertion, mais que la suc-

cession du capitaine ne pouvait prétendre à la part de son auteur que déduction faite des dommages-intérêts dus par lui pour n'avoir pas achevé le voyage et s'être soustrait à ses engagements; qu'à cet égard, il n'était pas possible d'établir une exception pour le suicide (1).

Ces principes, ce nous semble, devraient être également appliqués à tous les hommes de l'équipage; et au suicide, il faudrait assimiler le décès arrivé par suite d'une faute imputable à la personne décédée.

Dans tous les cas, les frais d'enterrement doivent être déduits de la somme à revenir à la succession; aucune difficulté n'existe à cet égard.

Si le marin meurt avant le voyage commencé, la famille ne peut être tenue de rendre les avances; en règle générale, elles sont toujours acquises à celui qui les a reçues (2).

Enfin, si le matelot est tué en défendant le navire, ou en faisant la manœuvre pendant le combat, il n'y a plus à distinguer entre les divers modes d'engagement, ni à rechercher à quel moment du voyage le décès est arrivé; tout ce que le matelot aurait gagné par le voyage accompli est dû à sa succession. Il y a seulement à remarquer que les loyers gagnés jusqu'au moment du décès sont dus par le navire seul, et que ceux qui sont dus à partir du décès forment une avarie commune à la charge du navire et du chargement (art. 263, C. comm.).

Aucune difficulté ne s'est jamais élevée sur ces divers points.

Ces avantages sont subordonnés, toutefois, à l'arrivée du navire à bon port. La perte du bâtiment laisse sans

(1) Rouen, 8 déc. 1841 (S.42.2.53). — *Sic*, Bédarride, n. 612.
(2) Pardessus, n. 689.

application l'art. 265, et ce sont les art. 258 et suiv. qui seraient suivis.

Si le bâtiment pris par l'ennemi, à la suite du combat où le matelot a péri, parvenait plus tard à échapper, Pothier enseignait que les règles consacrées par la disposition finale de l'art. 265 ne devraient pas être suivies, puisque le combat n'avait pas sauvé le navire ; le matelot serait traité comme frappé de mort naturelle pendant le voyage (1). Il en est autrement s'il y a recousse ou relâche.

Le décret-loi du 4 mars 1852 ne permet pas de déroger à cet article, déclaré d'ordre public.

Article 266.

Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires, ni les affréteurs, pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

SOMMAIRE.

1819. Matelot pris dans le navire et fait esclave.

1819. Cet article ne peut se concilier avec l'art. 258, qui refuse tout loyer aux gens de mer si le navire est pris, qu'en supposant que l'événement dont le matelot a été victime n'a pas empêché le vaisseau de parvenir à sa destination.

Si le matelot a été fait prisonnier dans un combat dont le résultat a permis en définitive au navire d'ache-

---

(1) *Louage des matelots*, n. 197.

ver heureusement son voyage, il eût semblé juste et logique d'assimiler le matelot pris en semblable circonstance à celui qui a été tué. Sans doute chacun était exposé comme lui à l'accident qui l'a frappé, mais il est bien évident que cette raison s'applique tout aussi bien au cas où il a été tué; elle n'aurait donc pas dû être déterminante. Le Code de commerce a copié la disposition analogue qui existait dans l'ordonnance (art. 16, tit. 4, liv. 3), et dont le sens ne peut être douteux.

Article 267.

Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers.

Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

Article 268.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

Article 269.

Le montant de l'indemnité est fixé à six cents francs.

Le recouvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes déterminées par le Gouvernement, dans un règlement relatif au rachat des captifs.

SOMMAIRE.

1820. Ces trois articles s'appliquent au matelot pris hors du navire et fait esclave.

1820. L'art. 267 prévoit un cas où le matelot pris est traité avec plus de faveur, parce qu'il a été seul exposé à un péril qui ne menaçait pas le reste de l'équipage. L'art. 268 met l'indemnité qui lui est due, selon les circonstances, à la charge du navire seulement, ou à celle du navire et du chargement comme avarie commune.

Valin ne pensait pas que l'indemnité pût, en aucun cas, être payée en entier par la cargaison, parce qu'il ne concevait pas que le service de la cargaison pût jamais être indépendant de celui du navire (1). Les auteurs du Code de commerce ont partagé cette opinion ; toutefois, si un pareil cas se réalisait et que le matelot par exemple eût été envoyé à terre pour s'assurer de l'état du marché au point de vue de la vente des marchandises chargées, nous croyons que l'indemnité devrait, sans difficulté, être mise à la charge exclusive de la cargaison (2).

L'art. 268, qui règle cette répartition, ne parle que de l'indemnité et non des loyers ; mais la même règle, qui est suivie par l'application du dernier paragraphe de l'art. 265, recevrait également ici son application, et les loyers qui ont couru depuis le moment où le matelot a été pris seraient considérés comme indemnité, et supportés de la même manière que l'indemnité proprement dite.

Ces sommes ne sont dues, comme dans le cas de mort, que si le navire arrive à bon port, ou, s'il y a naufrage,

---

(1) Sur l'art. 17, tit. 4, liv. 3.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 250 ; Delvincourt, t. 2, p. 243, note 3 ; Dageville, t. 2, p. 331 ; Bédarride, n. 620.

dans le cas où les débris sauvés peuvent suffire à tout. « Ce n'est pas sur le fret des marchandises seulement, dit Valin, qu'il faut en régler le paiement, mais sur la valeur réelle des marchandises sauvées, dans le cas qu'elles y doivent contribuer, de sorte que la répartition de la rançon se fera comme en matière de jet et de contribution, sur la valeur des débris du navire, et sur celle des marchandises sauvées indistinctement, déduction faite du fret, néanmoins, le tout au sol la livre » (1).

L'art. 269 ne fait aucune distinction entre tous les gens de l'équipage; la somme fixée est la même pour tous, quels que soient le grade ou les exigences.

Le règlement annoncé dans cet article n'a, du reste, pas paru, et a, sans doute, été jugé inutile, à cause de l'application bien restreinte qui peut être faite, de nos jours, de l'art. 269.

Le capitaine devrait, du reste, aussitôt après l'arrivée du vaisseau, et sans perdre de temps, faire procéder au règlement des sommes nécessaires pour le paiement de la rançon des matelots; toutefois, la pénalité prononcée par l'art. 18, tit. 4, liv. 3, de l'ordonnance qui s'occupait de cet objet, ne pourrait être suppléée en l'absence du règlement annoncé.

Article 270.

Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers et

---

(1) Sur l'art. 17, tit. 4, liv. 3.

aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

SOMMAIRE.

1821. Pouvoir et obligations du capitaine en ce qui concerne le congédiement des matelots.
1822. Causes légitimes de congédiement et preuve contraire réservée aux gens de l'équipage.
1823. Congédiement dans le lieu de la demeure de l'armateur.
1824. Comment doit être exécuté l'art. 270 ; rupture du voyage ; innavigabilité ou destruction du navire.
1825. Matelots engagés au profit ou au fret, motifs légitimes donnés par le capitaine au matelot de demander son congé.

1821. Le capitaine, même sans cause valable, peut congédier un matelot en France et dans les pays soumis à la domination française ; mais l'art. 270 règle, dans ce cas, l'indemnité qui est due au matelot. Si le congé, au contraire, est justifié par une légitime cause, le matelot n'a droit qu'à ses loyers pendant le temps qu'il a servi (C. comm., art. 264), sans frais de retour ; ou à ses journées employées à l'équipement du navire, lorsque le congé est donné avant le départ.

La seule restriction apportée au pouvoir du capitaine, c'est que le matelot ne peut être congédié en pays étranger, et aucune distinction n'est faite, dans ce cas, entre le matelot contre qui il y a des sujets légitimes de renvoi et tout autre ; le capitaine est armé, à son bord, d'un droit de discipline assez étendu pour pouvoir, dans tous

les cas, réduire à l'impuissance le matelot qui troublerait l'ordre.

Des lois particulières défendent au capitaine de rompre, en pays étranger, l'engagement d'un matelot, même du consentement de celui-ci, sous peine d'encourir une amende, à moins d'y être autorisé par le consul; dans les colonies, il a besoin de l'autorisation du commissaire des classes. Dans tous les cas, le débarquement doit être déclaré à ce fonctionnaire, même en France, pour qu'il en fasse mention sur le rôle d'équipage (1).

1822. La loi, en obligeant le matelot congédié, s'il prétend à une indemnité, de justifier qu'il a été congédié sans cause valable, établit évidemment la présomption contraire en faveur du capitaine; le matelot ne pourra donc pas se borner à de simples allégations dénuées de preuves, et Valin enseignait que c'était une cause valable de congé pour le matelot et pour tout officier marinier, s'il ne sait pas son métier, ou le sachant, s'il est voleur, mutin, violent ou querelleur, de manière à causer du désordre dans le navire; de même encore, s'il est trop indocile, s'il résiste au maître et à ceux qui ont droit de le commander, ne faisant le service qu'à mesure qu'il est châtié; sa sortie du navire sans autorisation est également une cause valable de congé (2).

« Par rapport aux officiers majors et au chirurgien, ajoute Valin, outre leur inexpérience, ils peuvent être congédiés pour cause moins grave, parce qu'on exige d'eux une certaine politesse; ainsi, s'ils manquent considérablement au maître; s'il survient de l'inimitié, par leur faute, entre quelques-uns d'eux et lui; si celui qui

(1) Ord. de 1784, art. 15; Déclar. du 18 déc. 1728; Beaussant, n. 278 et 284.
(2) Valin, sur l'art. 10, tit. 4, liv. 3; Boulay-Paty, t. 2, p. 253; Dageville, t. 2, p. 335; Pardessus, n. 698; Bédarride, n. 625.

commande en son absence maltraite sans raison l'équipage; dans tous ces cas et autres semblables, qu'il n'est pas possible de détailler, le congé est donné avec cause valable. « En ce qui concerne le chirurgien, l'ordonnance du 4 août 1819, art. 17, veut que, pour cause même valable, il ne puisse être congédié ni débarqué qu'avec l'autorisation expresse des commissaires des classes en France, et celle des consuls en pays étranger. Cette autorisation ne préjuge en rien la question de savoir si le chirurgien a droit à des dommages-intérêts, c'est aux tribunaux seuls à la décider (1).

Valin recommande au capitaine d'être très-circonspect dans l'exercice du droit qui lui appartient, particulièrement en ce qui concerne le second capitaine et le pilote, officiers nécessaires à la conduite du navire, et qu'il n'est pas facile de remplacer. Le capitaine, en effet, doit répondre de tous ses actes envers les armateurs; si un reproche lui était adressé, ce serait à lui, à son tour, à prouver qu'il a agi pour le mieux, dans l'intérêt de l'expédition; mais nous ne croyons pas possible de l'obliger à se pourvoir en justice pour faire prononcer la destitution d'un officier-major avant de le congédier, quoique cette règle ait été enseignée par Valin (2); une disposition légale pourrait seule l'y obliger.

Le décret du 24 mars 1852, relatif à la discipline de la marine marchande, a spécialisé avec soin les fautes, les délits et les crimes dont les gens de mer peuvent se rendre coupables (art. 58 et suiv.); on ne pourrait établir, en principe, que les faits autorisant le licenciement doivent avoir été prévus par cet acte législatif, ou qu'une

(1) Beaussant, n. 250.
(2) Valin, sur l'art. 10, tit. 4, liv. 3.

de ces infractions, quelque légère qu'elle soit, doive être, dans tous les cas, considérée comme un motif suffisant; toutefois, dans l'appréciation à faire par le capitaine en premier lieu, par la justice ensuite, cette énumération peut être consultée avec fruit et jusqu'à un certain point servir de règle.

1823. Par argument du principe consacré par l'article 223, C. comm., emprunté à l'ordonnance, Valin enseignait que ce pouvoir accordé au capitaine de congédier de son chef le matelot ou tout autre homme de l'équipage, ne doit s'entendre que du cas où il n'est pas dans le lieu de la demeure du propriétaire du navire; autrement, il ne le pourrait que de l'aveu du propriétaire (1). Locré combat cette opinion par des raisons qui nous semblent décisives. « Le propriétaire, dans l'espèce, dit-il, influant sur le choix du matelot qui remplacera l'homme congédié, comme il a influé sur le choix de ce dernier, cette garantie doit lui suffire. Le capitaine, au contraire, se trouve chargé d'une responsabilité injuste et accablante, s'il lui faut répondre des gens de l'équipage, et cependant se servir, malgré lui, d'un sujet dont il n'a reconnu les vices qu'après l'avoir arrêté; on ne conçoit pas, d'ailleurs, comment le capitaine supporterait seul l'indemnité due pour un congé donné mal à propos, s'il n'a pu le donner qu'avec le concours du propriétaire » (2). Nous croyons que la règle posée par Valin ajouterait au texte de l'art. 270, et serait même en opposition avec l'art. 223 qu'elle paraît respecter; mieux vaudrait, en effet, lui donner un homme qu'il n'a pas choisi que celui qu'il veut exclure; il est peu à craindre,

(1) Valin, *loc. cit.*; Dageville, t. 2. p. 334; Boulay-Paty, t. 2, p. 253; Dalloz, *Rép.*, n. 774.

(2) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 187. — *Sic*, Bédarride, n. 629.

du reste, que des difficultés s'élèvent jamais, à cet égard, entre le capitaine et l'armateur.

1824. Si le congé est donné avant le voyage commencé, l'indemnité, fixée au tiers des loyers, comprend tout ce qui est dû au matelot, même ses journées employées à l'équipement du navire; quant aux frais de route, il ne peut en être dû, à moins que le capitaine ne l'ait fait venir d'ailleurs (1).

L'indemnité est plus forte et s'élève à la totalité des loyers, en outre des frais de retour, si le congé sans cause valable a lieu pendant le cours du voyage; ces indemnités sont supportées par le capitaine, sans aucune répétition. Il va de soi que les loyers gagnés jusqu'au jour du congé par le matelot restent à la charge du propriétaire.

La clôture du rôle d'équipage forme le contrat entre le matelot et le capitaine; s'il y a congé donné avant ce moment, aucune indemnité ne peut être due; les deux parties étaient encore libres, à moins d'une convention écrite, jusqu'à la clôture du rôle d'équipage (V. art. 250 du C. comm.); les matelots employés à disposer le navire, travaillant à la journée, n'ont droit qu'au salaire qu'ils ont gagné (2).

Nous avons parlé, sous les articles précédents, du congé forcé qui résulte, pour les matelots, de la rupture du voyage ou de la perte de l'innavigabilité du vaisseau; l'art. 270 n'est pas applicable à ces divers cas, et il est bien certain que l'innavigabilité irrémédiable du vaisseau, l'incendie ou tout autre événement qui détruit le navire, sont des causes au moins parfaitement valables et déga-

---

(1) Valin, *loc. cit.*; Dageville, t. 2, p. 336; Beaussant, n. 281; Bédarride, n. 623.
(2) Trib. de comm. de Rouen; Observ., t. 2, 2e part., p. 346.

geant le capitaine de toute indemnité, à moins qu'il ne soit justifié qu'il est en faute. L'art. 252, particulièrement, prévoit la rupture volontaire après le voyage commencé et n'accorde, dans ce cas, aux matelots loués au mois leurs loyers acquis et la *moitié* seulement de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage; l'art. 270 accorde, au contraire, au matelot congédié sans cause valable, la *totalité* de ses loyers.

Pour les matelots loués au mois on procédera, quand il s'agira d'appliquer l'art. 270, comme lorsqu'il s'agit d'appliquer l'art. 252, et l'on arbitrera la durée probable que doit avoir le voyage, au moins pour un règlement provisoire, et jusqu'au moment où le voyage aura été terminé.

1825. L'article a passé complétement sous silence le matelot engagé au profit ou au fret; il semble juste que l'indemnité qui lui est due par le capitaine égale le tiers ou la totalité de ce qu'il aurait touché, selon la distinction faite par l'art. 270.

La loi est également muette pour le cas où le matelot donne un juste motif au capitaine pour demander lui-même son débarquement; des motifs de diverses sortes peuvent rendre ce débarquement absolument nécessaire. Il faut assimiler complétement le cas où le capitaine donne congé sans cause valable et celui où il est contraint par sa faute de recevoir celui qu'on lui offre; le commissaire des classes et le consul, après avoir entendu le capitaine et les matelots, ordonneront ou autoriseront le débarquement et décideront, dans ce dernier cas, si les frais de retour des matelots seront à la charge de ces derniers ou du capitaine (1). L'art. 270 est déclaré, par

(1) Arr. du 5 germ. an XII, art. 2; Ord. du 29 oct. 1833, art. 24; Cass., 8 mars

le décret-loi du 4 mars 1852, d'ordre public et il n'est pas permis d'y déroger.

Article 271.

Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots.

SOMMAIRE.

1826. Nature du droit créé par cet article au profit des matelots; frets acquis.
1827. La loi ne distingue pas entre le fret qui est dû et celui qui a été payé d'avance, s'il existe entre les mains du capitaine.
1828. Comment doivent être appliqués les art. 259 et 271, s'il y a concours entre l'assuré et l'assureur sur le fret.

1826. Il résulte des dispositions de la loi, que nous avons vues jusqu'à présent, que les gens de l'équipage ont une action personnelle contre le capitaine et l'armateur pour leurs loyers.

Le propriétaire ne peut s'en dégager même par l'abandon qu'autorise l'art. 216 ci-dessus (1); — V. *suprà*, n. 1712.

Mais la dette disparaît aux termes de l'art. 258, si le navire périt, et sous les distinctions que nous avons posées.

Si quelque chose est sauvé, la dette est réduite à la valeur des débris et du fret des marchandises sauvées (art. 259).

L'art. 271 ne modifie en rien ces règles; il se borne à créer un privilége, limité au navire et au fret (2), pour assurer le paiement de la créance quand elle existe. Si la

---

1832 (S.32.1.255). — *Contrà*, Beaussant, n. 286. — V. décret du 7 avril 1860, art. 2.

(1) Rouen, 2 août 1863 (S.64.2.299); Rouen, 2 août 1873 (S.73.2.210); Rouen, 16 juill. 1873 (S.73.2.211).

(2) Cass., 20 mai 1857 (S.59.1.170).

créance disparaît, le privilége, bien entendu, disparaît aussi; si la créance est réduite, il est réduit aussi. La jurisprudence a décidé avec raison que le privilége s'étend au fret gagné par un navire sur les voyages antérieurs à celui où il a péri et qui doivent être considérés comme acquis, quelles que soient les conventions intervenues entre le capitaine et l'armateur ou le fréteur et l'affréteur (1).

L'art 191 avait déjà établi le privilége des matelots pour le montant de leurs loyers sur le navire; nous avons dit quelle en était l'étendue et de quelle manière il s'exerçait. L'art. 271 rappelle ces dispositions et fait connaître qu'ils ont sur le fret particulièrement un privilége spécial n'existant que pour eux, et qu'ils peuvent faire valoir, si les dettes privilégiées qui les priment sur le navire en ont absorbé la valeur.

« En cas de naufrage, dit Valin, ils conservent tout de même leur privilége sur les débris du navire, ses agrès et apparaux et sur le fret des marchandises sauvées ; *jusqu'au dernier clou du navire*, dit le consulat, *ils le doivent avoir*. Mais il est entendu que ce n'est qu'après les frais de justice et ceux de sauvement, sans lesquels ils n'auraient pas matière à exercer leur privilége.

« Mais si le fret a été payé au maître, qui, au lieu de satisfaire les gens de son équipage, a appliqué les deniers au paiement de ses dettes particulières, il ne leur restera qu'une simple action contre le maître, sans recours ni contre les marchands chargeurs, qui ont payé le fret à qui ils le devaient, ni contre les créanciers, qui ont été payés du produit de ce fret, s'il n'y a eu fraude. C'était aux matelots à prendre la précaution de saisir le

(1) Rouen, 12 août 1863 (S.64.2.299), et 8 fév. 1866 (S.66.2.223).

fret entre les mains des marchands chargeurs qui le devaient » (1). Le chargeur se trouve donc valablement libéré par le paiement fait à celui avec qui il a contracté, s'il n'existe aucune opposition entre ses mains.

1827. Sous ces réserves, l'article ne fait aucune distinction entre le fret qui est encore dû et celui qui a été payé d'avance.

Cependant Boulay-Paty, suivi par M. Bédarride, a enseigné que si le fret avait été payé d'avance, les matelots auraient recours contre les marchands chargeurs (2). Sans doute, dans ce cas, il ne leur a pas été possible de conserver leurs droits par une saisie ; c'est un des inconvénients, mais non le seul, de la disposition de la loi qui permet la convention par laquelle l'affréteur s'oblige à payer le fret d'avance ; mais puisque la loi l'a autorisé sans réserve, sans clause spéciale, pour sauvegarder les intérêts de qui que ce soit, on ne peut, en l'absence du texte, obliger à payer une seconde fois une dette légitimement et légalement acquittée.

Si le capitaine ne s'est pas conformé aux règlements particuliers qui déterminent la manière dont le paiement des loyers doit être fait aux matelots, il encourt les peines établies dans ce cas contre lui ; mais il est évident que les marins ne pourraient prétendre, dans aucun cas, à être payés deux fois (3).

1828. Les art. 259 et 271 peuvent donner lieu à une difficulté quand le propriétaire, en faisant assurer le navire, s'est réservé le fret ; dans ce cas, lorsqu'il abandonne aux assureurs les débris du navire, on peut dire,

---

(1) Sur l'art. 19, tit. 4, liv. 3.

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 259 ; Bédarride, n. 635.

(3) Pothier, *Louage des matelots*, n. 214 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 261 ; Dageville, t. 2, p. 341. — *Contrà*, Bédarride, n. 637.

d'une manière absolue, que les assureurs sont substitués à l'assuré et seuls chargés d'acquitter sa dette envers les matelots. Dageville a particulièrement examiné cette question dans ses additions à l'art. 191, et rapporté une sentence arbitrale, rendue, le 31 janvier 1821, à Marseille, qui la résout d'une manière parfaitement équitable.

Les loyers des matelots forment une dette personnelle de l'armateur, et il est tenu de remplir son obligation jusqu'à concurrence du produit des débris et du fret acquis; s'il fait abandon des uns comme de l'autre aux assureurs, ceux-ci prennent sa place; mais si l'assuré s'est réservé le fret dans la police d'assurance, s'il n'abandonne aux assureurs que les débris sauvés du navire, et si le fret des marchandises suffit seul pour acquitter sa dette, il ne peut y employer le produit des débris qui ont cessé de lui appartenir par l'abandon qu'il en a fait aux assureurs (1); par suite, il faut décider que l'armateur n'est dégagé de son obligation personnelle envers les matelots que lorsqu'il a délaissé aux assureurs tous les objets sur lesquels la loi leur accorde un privilége, et que ce n'est qu'en cas d'insuffisance de la valeur que s'est réservée l'armateur, qu'ils doivent exercer leur action réelle sur les produits des débris abandonnés aux assureurs. Cette solution nous paraît équitable, et quand il y a concours entre l'assuré et l'assureur, les art. 259 et 271 semblent devoir être appliqués sous cette modification.

Article 272.

Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots, sont communes aux officiers et à tous les autres gens de l'équipage.

---

(1) Dageville, t. 2, p. 673 et suiv.

SOMMAIRE.

1829. Cet article doit être étendu même au capitaine.

1829. Cet article est conforme à l'art. 21, tit. 4, liv. 3, de l'ordonnance, et Valin disait sur cet article : « Il faut ajouter, et pour le maître ou capitaine, excepté les articles où le maître est mis précisément en opposition avec les gens de son équipage, et encore les décisions portées entre lui et les matelots servent-elles de règle entre lui et le propriétaire du navire. » Aucune distinction n'est donc à faire entre toutes les personnes employées au service du navire, quels que soient leurs fonctions et leur titre. L'établissement de la marine à vapeur a créé des besoins et des emplois nouveaux, mais cette circonstance ne donnerait lieu à aucune difficulté pour l'application de toutes les règles contenues dans le tit. 5 de ce livre du Code de commerce, puisqu'il s'étend à tous les gens de l'équipage sans distinction.

TITRE VI.

Des Chartes-Parties, Affrétements ou Nolissements.

Article 273.

Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte-partie*, *affrétement* ou *nolissement*, doit être rédigée par écrit.

Elle énonce :

Le nom et le tonnage du navire,

Le nom du capitaine,

Les noms du fréteur et de l'affréteur,

Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge,

Le prix du fret ou nolis,

Si l'affrétement est total ou partiel,

L'indemnité convenue pour le cas de retard.

Article 274.

Si le temps de la charge ou de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

SOMMAIRE.

1830. Observations préliminaires.

1831. La convention doit être rédigée par écrit ; mais l'acte écrit n'est nécessaire que pour prouver la convention et non pour sa validité.

1832. La charte-partie rédigée sous seing privé ne doit pas, à peine de nullité, être faite double.

1833. Souvent une charte-partie n'est pas dressée.

1834. Les énonciations exigées par l'art. 273 ne sont pas toutes prescrites à peine de nullité de l'acte.

1835. *Le nom et le tonnage du navire.*

1836. *Le nom du capitaine.*

1837. *Les noms du fréteur et de l'affréteur.*

1838. *Le lieu et le temps convenus pour la charge et la décharge.* Temps convenu ; dommages-intérêts.

1839. Lieu convenu.

1840. Jours de *planche* ou de *starie; surstaries; contre-surstaries.*

1841. *Le prix du fret ou nolis.*

1842. *Si l'affrétement est total ou partiel.*

1843. *L'indemnité convenue pour cause de retard.*

1844. Conventions accessoires stipulées par les parties et dont la loi ne fait pas mention ; *chapeau, pot-de-vin,* etc.

1845. Les règles établies par le Code de commerce s'appliquent également au vaisseau seul ou au vaisseau monté de son équipage.

1846. L'acheteur du navire est tenu d'exécuter le contrat d'affrétement, même s'il n'en a pas eu connaissance.

1847. Règles en ce qui concerne les services réguliers ou *paquebots* organisés sur des lignes déterminées.

1830. La convention qui règle les conditions de louage d'un navire s'appelle tantôt *charte-partie;* parce qu'à une époque reculée, chaque contractant, au lieu d'avoir un double du contrat signé par lui, avait une portion même de l'acte ou charte écrit en un seul original et divisé ainsi en deux parts ; en cas de contestation, le rapprochement des deux parties permettait d'en connaître le contenu et devait prévenir une substitution frauduleuse ; tantôt *affrétement,* du nom de *fret* donné plus particulièrement, dans les ports de l'Océan, au prix convenu pour le loyer ; ou *nolissement,* parce que ce même loyer est appelé *nolis* dans les ports de la Méditerranée. On appelle *fréteur* celui qui donne le navire à loyer, le locateur, le bailleur ; on appelle *affréteur* celui qui prend le navire, le preneur, le locataire, car la convention dont il est ici question est un véritable louage, et, en cas d'incertitude, c'est aux règles générales du contrat de louage qu'il faudrait recourir.

Il n'y a point à distinguer outre la convention s'appliquant au transport des marchandises ou des passagers, ou celle qui affecte le navire même à la pêche, à la course ou à tout autre usage.

Il est à remarquer ici encore que le Code ne s'est point occupé de la convention par laquelle un propriétaire cède quelquefois la jouissance de son navire pendant un temps déterminé à un tiers, qui se charge lui-même de l'armer et de l'équiper et devient ainsi armateur, sans être propriétaire.

Dans un contrat d'affrétement, l'affréteur ou chargeur étant celui qui stipule, les clauses qui seraient d'un sens douteux doivent être interprétées contre lui (C. civ., art. 1162); il doit expliquer clairement les clauses qu'il fait insérer dans le contrat.

La convention intervient entre le propriétaire, son mandataire spécial, ou le capitaine d'une part, et le marchand chargeur d'autre part, qui peut, lui aussi, évidemment, être représenté par un mandataire. La Cour de Rouen a posé en principe, que, dans le port de chargement, le consignataire des marchandises à charger est de plein droit, d'après les usages commerciaux, le mandataire de l'affréteur, pour le compte duquel il agit : en traitant avec le consignataire, le capitaine doit supposer que le traité aura autant de force que s'il eût été passé avec l'affréteur lui-même ; et il doit recevoir son exécution, sauf l'action de l'affréteur mandant, contre le consignataire mandataire (1).

Les bâtiments étrangers sont mis sur la même ligne dans les ports français que les bâtiments nationaux et peuvent être loués comme ces derniers ; le petit cabo-

(1) Rouen, 24 fév. 1844 (S.45.2.81).

tage, toutefois, par exception est réservé aux bâtiments français.

Contrairement aux dispositions de l'ordonnance de 1681 (art. 27, tit. 3, liv. 3), rien n'empêche de sous-fréter les navires à plus haut prix que celui qui est porté dans le premier contrat; la loi ancienne elle-même ne prononçait dans ce cas que *cent livres d'amende et plus grande punition s'il y échet;* le contrat était donc valable, et de nos jours, quel tribunal croirait pouvoir appliquer une peine, qu'aucune loi en vigueur n'a prononcée?

1831. La convention pour le louage d'un vaisseau *doit être rédigée par écrit,* dit notre article, soit sous seing privé, soit par un courtier ou un notaire : l'acte authentique ne devient nécessaire que si les parties ne savent pas signer. Au Conseil d'Etat, Cambacérès fit observer que cette première disposition de l'article n'était pas rédigée dans le style législatif : « Si l'on veut, ajouta-t-il, que la convention soit rédigée par écrit, sous peine de nullité, il faut le dire; si l'on ne veut pas établir cette peine, il faut le dire encore. Pourra-t-on alléguer une convention valable? » Le procès-verbal porte « que l'article est renvoyé à la section pour le rédiger conformément à la proposition de M. l'archichancelier » (1); mais il n'en fut pas moins présenté et adopté dans sa forme primitive. « Le Code de commerce, dit Locré, semble donc laisser subsister la question qui avait été posée; mais, avec un peu de réflexion, on voit qu'il la décide » (2).

La disposition de la loi est assez précise pour que la preuve par témoins ne puisse être admise, si la conven-

---

(1) Procès-verbaux, 21 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 245.
(2) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 199.

tion est déniée; mais il faut ajouter, dit Locré, « que si, à défaut de cette forme, la convention n'est pas exécutée, ce n'est que parce qu'il devient impossible de la prouver, et non parce qu'on la regarde comme nulle; d'où il suit que si d'autres preuves que la preuve testimoniale en constatent l'existence et suppléent à la preuve écrite, la convention a nécessairement son effet. Il en sera donc ainsi, s'il y a aveu judiciaire de la part du défendeur, ou refus du serment litisdécisoire » (1).

L'écrit n'est donc pas exigé pour la validité même du contrat, mais seulement pour la preuve.

Cette décision adoptée par les auteurs (2) doit être suivie dans tous les cas où le Code de commerce exige que la convention maritime soit rédigée par écrit.

L'écrit exigé pour la preuve peut être tout autre acte que la charte-partie; aux moyens indiqués par Locré pour prouver le contrat d'affrétement à défaut de charte-partie, la loi elle-même a ajouté le connaissement (C. comm., art. 281 et suiv.); on peut y joindre tout autre écrit émané des parties, mais la preuve testimoniale ne peut être admise que s'il s'agit d'une somme inférieure à 150 francs, ou lorsqu'il y a un commencement de preuve par écrit (C. civ., art. 1341 et 1347).

1832. La même controverse peut s'élever pour savoir si la charte-partie rédigée sous seing privé doit être faite double, à peine de nullité, du moment qu'on abandonne, en ce qui la concerne, les règles générales admises en droit commercial, pour se référer aux principes du droit civil.

En droit commercial, toutes les conventions peuvent

---

(1) *Loc. cit.*

(2) Valin, sur l'art. 1er, tit. 1er, liv. 3; Pardessus, n. 708; Boulay-Paty, t. 2, p. 268; Dageville, t. 2, p. 345 et suiv.; Bédarride, n. 645.

être prouvées par témoins, et les conventions synallagmatiques sont valables sans être faites en plusieurs originaux, ainsi que le veut l'art. 1325, C. civ. Il faut une disposition expresse du Code de commerce pour déroger à ces principes généraux du droit commercial, mais la dérogation ne doit pas s'étendre de plein droit d'un de ces cas à un autre, car ils sont indépendants l'un de l'autre. En ce qui concerne les chartes-parties, comment exiger le double écrit à peine de nullité, puisque la convention est valable et doit être exécutée si elle est prouvée par tout autre moyen que la preuve testimoniale (1)?

1833. « Dès qu'il s'agit d'un affrétement un peu considérable, disait Valin sur l'article correspondant de l'ordonnance, on ne manque jamais de dresser une charte-partie ; mais pour les petits bâtiments qui ne vont que d'un lieu à l'autre, dans la même amirauté surtout, la convention n'est que verbale. Ces sortes d'expéditions sont trop courtes et trop promptes pour prendre d'autres précautions que celles de donner au patron de la barque une facture ou plutôt une note des choses qui y sont chargées ; ou si le chargement est pour le compte d'une tierce personne, on remet au patron une lettre de voiture adressée à ce tiers, laquelle lettre contient l'énumération des effets chargés et la somme qu'il faut payer au patron pour son fret. Cette lettre de voiture, qui fait le titre commun du chargeur, du patron et de la personne à qui les marchandises sont envoyées, tient lieu de charte-partie, de connaissement et de facture de chargement » (2). Ces règles sont encore applicables de nos jours, même dans les longues navigations,

(1) *Contrà*, Bédarride, n. 643.
(2) Sur l'art. 1er, tit. 1er, liv. 3. — *Sic*, Pothier, *Charte-partie*, n. 14.

quand il ne s'agit que de quelques colis de peu d'importance; l'usage de la marine à vapeur et des transports réguliers à jour fixe, d'un lieu à un autre, tend à assimiler de plus en plus les navires aux entreprises de transport, dont parlent les art. 96 et suiv. du Code de commerce, tandis que ces principes, en ce qui concerne les transports sur terre, ont dû subir eux-mêmes quelques modifications par la subtitution des chemins de fer aux diligences et aux voitures de roulage.

C'est conformément à ces règles qu'un arrêt a jugé : « Qu'en matière de petit cabotage, ce ne sont point les bâtiments servant au transport, mais uniquement les marchandises à transporter, qui sont l'objet de la convention et qui en déterminent la nature et le véritable caractère; en pareil cas, les dispositions de l'art. 273, C. comm., relatives au nolissement, sont donc étrangères au contrat qui ne peut être régi que par les dispositions concernant les transports par terre et par eau » (1); mais ces règles forment l'exception en droit maritime.

1834. La seconde partie de l'art. 273 énumère les diverses énonciations que doit contenir la charte-partie; on ne peut admettre qu'elles soient toutes exigées à peine de nullité (2). Il en est qui ne servent pas à constater l'une des conditions nécessaires à l'existence du contrat; mais la loi n'a fait aucune distinction ; la doctrine et les tribunaux, s'il y a contestation, peuvent seuls établir des règles sur ce point. Au moins est-il certain qu'aucune contestation ne sera possible, ni sur l'existence du contrat, ni sur les personnes engagées, ni sur les obligations imposées, ni sur les conditions attachées à l'exé

(1) Aix, 28 avril 1846 (D.P.46.2.136) ; Dalloz, *Rép.*, n. 806. — *Sic*, Pardessus n. 708; Boulay-Paty, t. 2, p. 269; Bédarride, n. 647.

(2) Pothier, *Charte-partie*, n. 15.

cution de la convention, lorsque l'acte se sera scrupuleusement conformé au texte de la loi (1).

1835. 1° *Le nom et le tonnage du navire.* Cette double énonciation est exigée, afin que nulle substitution ne puisse être faite, et que l'affréteur apprécie bien les sûretés et les avantages que lui offre le navire : le fréteur ne pourrait substituer un autre navire à celui qu'indique la charte-partie, sous peine de répondre de la perte, même par force majeure, si un pareil accident n'arrivait pas au navire désigné; et même quoique l'un et l'autre eussent péri, si le fait de ce chargement avait causé quelque préjudice à l'affréteur, le fréteur devrait l'indemniser.

La désignation du navire est donc essentielle ; en effet, l'affrétement, à la différence de la convention de transport terrestre, n'a pas pour objet, en général, les marchandises sans tenir compte de la voiture, mais bien le navire même; et si l'objet loué n'est pas connu et constant, il n'y a pas de contrat (2).

Pardessus fait également observer que si le navire a été désigné comme appartenant à *telle* nation, une inexactitude exposerait également le fréteur à une responsabilité et à des dommages-intérêts, lorsque, d'après les lois existantes, les marchandises chargées sont soumises, dans un cas, à des droits moindres que dans l'autre, ou lorsque, par suite d'hostilités, ou pour tout autre motif, l'affréteur éprouve un préjudice (3).

La déclaration du tonnage est également exigée soit pour mieux spécialiser le navire, soit comme renseignement, qui peut être utile au chargeur; l'art. 289 ci-après

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 194.
(2) Pardessus, n. 709; Boulay-Paty, t. 2, p. 275; Bédarride, n. 648.
(3) *Dr. comm.*, n. 709.

a réglé les conséquences d'une indication inexacte; mais le défaut absolu de désignation ne pourrait entraîner la nullité du contrat, à moins qu'il ne fût frauduleux ou ne dût avoir pour résultat de tromper sur l'identité du navire.

1836. 2° *Le nom du capitaine.* A moins de stipulations expresses à cet égard, l'affréteur ne peut élever de réclamations ou demander l'annulation du contrat, si le capitaine, même désigné par la charte-partie, a été changé par le propriétaire; mais s'il y a clause expresse, elle doit être exécutée.

1837. 3° *Les noms du fréteur et de l'affréteur.* Il faut que l'acte fasse connaître les parties qui contractent et leur consentement, à peine de nullité. Locré enseigne que l'art. 273 a voulu mettre hors de doute que le propriétaire a qualité pour passer le contrat d'affrétement, comme le capitaine; il faut dire même que celui-ci ne peut agir qu'à défaut du propriétaire et comme son représentant (1). Ces principes ne pouvaient soulever aucune difficulté.

1838. 4° *Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge.* La charte-partie doit contenir ces indications dans l'intérêt de l'une et de l'autre partie.

Lorsque l'affréteur ou marchand chargeur n'a pas chargé dans le délai déterminé, le capitaine, soit qu'il attende, soit qu'il mette à la voile avec les seules marchandises chargées, a droit à des dommages-intérêts; d'un autre côté, le retard que mettrait le capitaine à partir après l'expiration du délai stipulé le rendrait passible de dommages-intérêts envers le chargeur. Aucune indemnité ne serait due si le retard provenait de cas fortuit

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 200.

ou de force majeure; dans tous les cas, ce ne serait qu'après une mise en demeure que la partie en retard pourrait devoir les dommages-intérêts. La sommation doit être faite par écrit. Si, ayant été faite verbalement, la partie à laquelle elle a été adressée reconnaissait qu'elle a eu lieu, elle produirait le même effet qu'une sommation écrite (1).

Les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.

Si la somme due à titre de dommages-intérêts a été déterminée par la convention, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre (C. civ., art. 1151 et 1152). L'article n'a pu exiger à peine de nullité, mais a prescrit néanmoins, par le dernier paragraphe, que la charte-partie contiendrait *l'indemnité convenue pour le cas de retard.*

1839. Il y a nécessité de désigner également le lieu convenu pour la charge et la décharge. Le lieu de la décharge paraît suffisamment indiqué, en général, par le port de destination. Le chargement peut accidentellement s'opérer hors du lieu où le navire est armé; et si la charte-partie portait que le correspondant des affréteurs désignera la place où le capitaine devra prendre charge dans une rivière désignée, sans qu'aucun point spécial ait été spécifié, la Cour de Rouen a jugé que « l'intention des parties a été de considérer comme lieu de déchargement les divers points accessibles de ladite rivière où se trouveraient les marchandises à charger, sans que les divers mouvements à opérer puissent être considérés comme escales (2). » Un parère des places du

(1) Valin, art. 6, tit. 1er, liv. 3; Boulay-Paty, t. 2, p. 227 et s.; Dalloz, *Rép.*, n. 818.
(2) Rouen, 10 août 1849 (S.51.2.46).

Havre, de Saint-Malo et de Marseille avait affirmé que l'usage était contraire à cette interprétation, et que le capitaine ne pouvait être tenu de se rendre sur les divers points accessibles de la côte ou de la rivière où se trouveraient des marchandises à charger, les atterrissages étant toujours des lieux où les navires courent le plus de dangers, et toute aggravation du risque assuré pouvant donner lieu à de sérieuses difficultés avec les assureurs, en cas de sinistre.

Cet arrêt ne peut donc être considéré comme établissant un principe, il n'a fait qu'interpréter une convention; mais il doit être un avertissement de s'expliquer avec clarté, dans la charte-partie, sur une clause aussi importante.

Si un lieu autre que celui où se trouve le navire a été désigné pour prendre ou compléter le chargement, le capitaine doit se mettre à la clause convenue. A défaut de lieux désignés pour la charge et pour la décharge, c'est le port où est ancré le navire et celui où il doit aborder.

1840. On appelle *jours de planche*, ou *jours de starie*, le délai accordé pour amener à quai les marchandises qui doivent être chargées, comme le délai accordé pour décharger ces mêmes marchandises après l'arrivée au lieu de destination. Ces jours doivent être fixés par la charte-partie; mais, à défaut, l'art. 274 dit expressément que le délai est réglé suivant l'usage des lieux. Une omission à cet égard n'entraîne donc pas nullité.

Il eût été préférable, sans doute, que la loi statuât en prenant pour base le tonnage du navire, plutôt que de renvoyer à des usages qui varient selon les lieux et consacrent quelquefois des règles susceptibles de critique. Ainsi, à Marseille, au moins, le délai pour le décharge-

ment est de huit jours ouvrables pour les navires jaugeant moins de cent tonneaux, et de quinze jours pour les navires d'une jauge supérieure, sans autre distinction ni limite. Cette règle pour les navires d'un très-fort tonnage peut amener des différends, et le tribunal de Marseille a été forcé de déclarer que le délai était insuffisant pour un navire par exemple de 480 tonneaux de jauge et de 600 tonneaux de portée effective (1); que décidera-t-on pour ces navires géants que l'on construit à présent, et quelle sera la limite? Des usages peuvent s'établir sans doute, mais que de procès les auront précédés!

C'est d'après la jauge officielle, différente bien souvent de la jauge réelle, que doit être fixé le délai accordé par l'usage de la place pour le déchargement (2). Il est donc désirable que la charte-partie s'explique à cet égard.

Les jours employés en sus des délais stipulés ou réglés par l'usage sont appelés jours de *surstarie;* ils donnent lieu à une indemnité, qui est presque toujours fixée pour un certain nombre de jours limités. Ainsi, la charte-partie peut contenir stipulation que le capitaine accordera dix ou quinze jours ouvrables de starie, et cinq jours de surstarie, ces derniers donnant droit à une indemnité de 100 fr. par jour. Aucune réclamation ne peut être élevée jusqu'à l'expiration des jours de starie; l'indemnité stipulée est la seule qui puisse être réclamée, conformément à la convention, pendant les cinq premiers jours qui suivent l'expiration du délai; mais si les cinq premiers jours de surstarie sont également expirés, sans que le chargement soit complété, le capitaine a le droit de partir vide

(1) Trib. de Marseille, 16 mars 1855 (J.M.55.1.102). — *Sic,* 11 fév. 1856 (J.M. 56.1.163).

(2) Trib. de Marseille, 29 mars 1855 (J.M.55.1.129).

ou plein, son fret lui étant payé en entier. S'il consent à différer son départ, une indemnité lui sera due, qui sera réglée de gré à gré, mais à laquelle ne peut s'appliquer la convention faite pour les cinq premiers jours de surstarie. Ces surstaries supplémentaires sont toujours fixées à un taux plus élevé que les premières, et qui est, en général, d'un quart en sus et sauf des usages contraires qui devraient être suivis (1); elles prennent le nom quelquefois de *contre-surstaries*.

Le capitaine est dispensé, pour faire courir les surstaries prévues dans la charte-partie pour le chargement des marchandises, de toute protestation et mise en demeure; mais il n'en est pas de même, ainsi que nous l'avons dit plus haut d'une manière générale, pour les contre-surstaries; le capitaine doit protester devant les autorités du lieu, s'il en existe, et, à défaut, de toute autre manière qui puisse constater que c'est contre son gré qu'il retarde son départ (2).

L'obligation prise par l'affréteur de charger *le plus tôt possible* doit s'exécuter dans le temps moralement nécessaire; le délai doit être apprécié par les circonstances et être plus long, par exemple, si l'affréteur a fait connaître que les marchandises à charger n'étaient pas à sa disposition; mais le fréteur pourrait s'adresser au juge pour faire fixer un délai de rigueur (3).

La désignation d'un certain nombre de jours de planche doit s'entendre des jours tels qu'ils se succèdent sans distinction des jours fériés (4).

---

(1) Trib. de Marseille, 2 avril 1852, et 24 oct. 1856 (J.M.52.1.609; 56.1.346). — *Sic, id.*, 19 janv. 1831; Dalloz, *Rép.*, n. 927.

(2) Trib. de Marseille, 30 août 1830 (J.M.11.1.233); Trib. de Marseille, 8 juin 1855, et Aix, 24 nov. 1855; Lehir, 57.2.15.

(3) Trib. de Marseille, 24 août 1831 (J.M.12.1.268), et Dalloz, *Rép.*, n. 820.

(4) Rouen, 6 germ. an XII; Dalloz, *Rép.*, n. 819.

La difficulté qu'a éprouvée le consignataire à obtenir immédiatement l'assistance des agents de la douane ne peut être considérée comme une force majeure ayant empêché les staries de courir au profit du capitaine; s'il y a plusieurs consignataires, les conséquences du retard doivent peser sur celui qui y a donné lieu (1). C'est au moins la jurisprudence du tribunal de Marseille; si des usages contraires étaient établis dans d'autres localités, aucun texte ne s'opposerait à ce qu'ils fussent suivis.

Si c'est par la faute personnelle du consignataire que l'affréteur principal a été obligé de supporter les surstaries, le consignataire en est tenu envers lui par voie de garantie; c'est l'application du droit commun (2).

Nous devons répéter encore, en terminant, que les clauses douteuses seraient interprétées contre l'affréteur : si la même charte-partie fixait les jours de planche et puis s'en référait aux usages du port de chargement en cas de désaccord, c'est l'interprétation la plus favorable au capitaine qui serait suivie (3).

1841. 5° *Le prix du fret ou nolis.* A défaut de stipulation à cet égard, l'omission pourrait être suppléée par le connaissement. Dans aucun cas la convention ne serait nulle, ni le fréteur supposé n'avoir voulu recevoir aucun fret. Le prix du loyer serait déterminé suivant le cours au temps et au lieu du chargement, et, en cas de contestation, par experts (4).

1842. 6° *Si l'affrétement est total ou partiel.* Le Con-

---

(1) Trib. de Marseille, 3 janv., 23 fév. 1855 (J.M.55.1.62). — *Sic, id.*, 3 août 1829; Dalloz, *Rép.*, n. 925.

(2) Trib. de Marseille, 1er sept. 1830; Dalloz, *Rép.*, n. 929.

(3) Rouen, 24 fév. 1844 (S.45.2.81). V. Cass., 29 déc. 1874 (D.P.75 1.433).

(4) Pothier, *Charte-partie*, n. 8; Boulay-Paty, t. 2, p, 311; Bédarride, n. 655; Cass., 8 nov. 1832 (S.32.1.804); C. île de la Réunion, 24 juin 1829; Dalloz, *Rép.*, n. 815.

seil d'Etat a ajouté au texte du projet ce sixième paragraphe ; en cas d'omission à cet égard encore, les circonstances serviraient à décider quelle a été l'intention des parties.

1843. 7° *L'indemnité convenue pour cause de retard.* La loi, en disant que la charte-partie déterminera l'indemnité due pour cause de retard, semble donner un conseil plutôt qu'elle n'établit une règle. En cas d'omission à cet égard, il est certain que des dommages-intérêts n'en seraient pas moins dus, s'il y avait dommage ; mais les juges apprécieraient et fixeraient la somme à payer (*suprà*, n. 1838).

1844. En outre des énonciations dont parle l'art. 273, la charte-partie devrait contenir toute autre convention accessoire qui aurait été stipulée entre les parties : « Il sera loisible aux parties, disait l'ordonnance, d'ajouter les autres conditions dont elles seront convenues » ; et Valin disait : « Quoiqu'elles ne seraient pas conformes aux us et coutumes de la mer, elles n'en seraient pas moins valables, si elles n'avaient rien de contraire à l'équité naturelle, à la police de l'Etat et aux bonnes mœurs (1). Ces règles seraient suivies encore aujourd'hui sans difficulté aucune.

Les chartes-parties stipulent souvent qu'une somme presque toujours modique sera allouée au capitaine à titre de gratification et pour le récompenser des soins donnés par lui aux marchandises composant le chargement ; cette gratification porte le nom de *chapeau, pot-de-vin, chausses du capitaine, étrennes, vin du marché,* ou telle autre. En ce qui concerne l'affréteur, aucune difficulté ne peut s'élever ; il est certain qu'il ne doit payer à au-

(1) Valin, sur l'art. 3, tit. 1er, liv. 3.

cun titre au delà de ce qui a été expressément stipulé; mais une contestation peut s'élever entre le capitaine et le propriétaire, s'il n'y a eu des stipulations claires et précises à cet égard, soit dans l'acte d'engagement passé entre eux, soit dans la charte-partie ou dans le connaissement, dont les indications peuvent souvent suppléer à celles qui ont été omises dans le contrat d'affrétement; et de plein droit, le fret stipulé d'une manière pure et simple, comprend-il le montant du *chapeau* que le capitaine pourrait retenir contre le gré du propriétaire?

On a cité quelquefois sur la question Targa et Cleirac (1), qu'il faut laisser de côté, parce qu'ils ont parlé, l'un et l'autre, d'un présent donné volontairement au capitaine, *outre et par-dessus le fret;* le doute ne peut exister dans ce cas que pour savoir si dans *le voyage à la part* le capitaine doit en tenir compte à ses associés; et nous croyons avec Emerigon, qui n'a examiné la question qu'à ce point de vue, que la réponse devrait être affirmative.

Valin et Pothier sont plus explicites : « Sans une stipulation expresse, dit Valin, il ne serait rien dû au capitaine à ce sujet. » Pothier va plus loin, et même dans le cas de stipulation expresse, « on m'assure, ajoute-t-il, que, suivant l'usage, le maître en doit compte aux propriétaires du navire, de même que du fret, s'il n'y a une convention expresse par laquelle les propriétaires le lui aient abandonné » (2).

Cette dernière opinion nous semble trop sévère; si la charte-partie ne distingue pas le fret ou nolis du *chapeau*, nous croyons que le capitaine est sans droit à retenir sur le montant du fret une somme équivalente à la gra-

---

(1) Targa, chap. 12, n. 41 ; Cleirac, *Contr. mar.*, chap. 13, sect. 3, § 5.
(2) Valin, art. 3, tit. 1er, liv. 3; Pothier, *Charte-partie*, n. 57.

tification que l'usage lui accorde ; mais si la distinction a été faite, à moins de stipulation expresse qui le prive de cet avantage, il doit en jouir et il constitue une partie des honoraires sur lesquels il a dû compter (1).

Le capitaine peut, toutefois, reconnaître expressément ou tacitement que le chapeau ne lui était pas dû, et il faudrait repousser sa demande, s'il avait réglé et accepté ses salaires sans protestation ni réserve, quoique cette gratification n'y eût pas été comprise (2).

S'il y avait eu abus dans la stipulation faite au profit du capitaine et qu'il y eût eu dol de sa part, l'armateur pourrait réclamer ; le cas de fraude étant toujours réservé.

Le capitaine profite seul et à l'exclusion des gens de l'équipage de ce bénéfice qui lui est tout personnel.

1845. Les règles établies par l'art. 273 et les suivants, formant le titre 6, s'appliquent tout aussi bien au louage du vaisseau seul qu'au louage du vaisseau monté de son équipage. C'est ce dernier cas, toutefois, que la loi a eu en vue plus particulièrement et conformément aux usages maritimes, ainsi que le prouvent certaines dispositions qui ne trouveraient plus d'application : la convention serait, suivant les circonstances, ou louage de chose mobilière mêlé d'un louage d'industrie, ou simple louage de chose mobilière, mais n'en serait pas moins régie par les dispositions particulières du droit maritime (3).

1846. Il n'existe pas de doute que le fréteur ne peut par aucun moyen se soustraire à l'exécution du contrat qu'il a consenti, et qu'il serait tenu de tous dommages-in-

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 275 ; Dageville, t. 2, p. 349 ; Bédarride, n. 660.

(2) Trib. de Marseille, 30 juin 1830, et 2 sept. 1842 (J.M., t. 12.1.1, et t. 21. 1.823).

(3) Gand, 24 déc. 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 829.

térêts si, par son fait, l'affréteur était privé de la jouissance qui lui a été consentie; mais M. Bédarride examine si l'acheteur du navire, auquel l'affrétement aurait été dissimulé, pourrait être tenu de son exécution : « or, à cet « égard, dit-il, il paraît difficile d'admettre une solu- « tion autre que celle donnée par le judicieux Po- « thier » (1). C'est un excellent guide que Pothier, mais M. Bédarride a oublié que dans le passage qu'il cite de lui, ce grand jurisconsulte raisonne au point de vue du droit ancien, acceptant dans toute son étendue la loi romaine *Emptor non tenetur stare colono, nisi eâ lege emit*, et que l'art. 1743, C. civ., a établi une règle diamétralement opposée. Ici, au moins, il faut donc renoncer à prendre Pothier pour guide (2); en présence, nous le répétons, de l'art. 1743, C. civ., on devrait nécessairement adopter une décision opposée, si la convention est constatée par acte ayant date certaine; et, en matière commerciale, il est de principe que les actes même sous seing privé font foi de leur date. Ajoutons toutefois que la loi *Emptorem* comme l'art. 1743 C. civ. se rapportent au louage des immeubles, et les navires et autres bâtiments de mer sont *meubles;* ni Pothier ni M. Bédarride ne paraissent avoir tenu compte de cette circonstance qui rend ces textes, sans doute, peu applicables quand il s'agit d'une matière essentiellement commerciale; nous ne pouvons mettre en doute qu'en exceptant le cas de fraude, toujours réservé, la vente du navire reste sans influence aucune sur l'exécution du contrat, qui conserve toute sa force, et sauf le droit de l'acheteur de recourir, s'il y a lieu, contre le vendeur.

---

(1) Bédarride, n. 727.
(2) Pothier, *Charte-partie*, n. 55.

1847. Le Code de commerce n'a point parlé de ces entreprises de services réguliers organisés sur des lignes déterminées, partant à jours fixes et moyennant des prix annoncés d'avance, soit pour le transport des voyageurs, soit pour celui des marchandises. Toutes les conditions sont rendues aussi publiques qu'il est possible dans l'intérêt commercial de l'entreprise même, et l'on comprendrait difficilement que le public auquel ces offres sont faites, se vît repoussé, sans motifs légitimes, quand il se présente pour en profiter.

C'est une aussi étrange prétention, cependant, qu'avaient élevée les diverses entreprises de ce genre existant à Marseille ; elles soutenaient que les annonces faites par elles et les offres qu'elles contenaient n'étaient pas un obstacle qui pût les empêcher de repousser les voyageurs et les marchandises au fur et à mesure de présentation, et qu'elles conservaient parfaitement le droit, selon leur caprice ou leurs convenances, de donner la préférence à un chargeur sur un autre ou de faire un choix entre les diverses marchandises offertes.

Une pareille doctrine a été repoussée sans hésiter par la jurisprudence (1).

Il est à remarquer que dans de semblables circonstances on ne pourrait invoquer l'art. 273 et alléguer un prétendu affrétement dont la preuve devrait être faite par écrit. C'est le droit commun qui est seul applicable et, au besoin, les règles particulières écrites pour les entreprises de transport. Le droit commun sur la manière dont se forment les obligations conventionnelles décide que l'offre faite et maintenue peut être acceptée; de ce moment elle devient irrévocable et le contrat est

(1) Aix, 8 fév. 1853 (S.53.2.251).

formé. A moins d'excuses légitimes, que les juges apprécieraient, ou de force majeure, ces entreprises, qui ne pourraient être qualifiées, si cela était nécessaire, que d'entreprises de transport, ainsi que nous l'avons dit tout à l'heure, sont tenues d'accepter et de charger les marchandises qui leur sont présentées à leur tour et sans préférence aucune, lorsqu'il y a de la place sur le navire.

Article 275.

Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

SOMMAIRE.

1848. Règles en ce qui concerne les affrétements au mois.

1848. Lorsque ce mode de location peu usité, si ce n'est par le Gouvernement quand il affrète pour transports des bâtiments de commerce, a été employé, l'article règle le point de départ du fret, et il doit courir jusqu'au moment où les marchandises ou les passagers ont été mis à terre après le voyage accompli.

Les parties seraient libres de stipuler toute autre condition.

Le temps employé à la charge du navire n'est point payé au propriétaire.

Le voyage n'est fini, en ce qui concerne le fret, que lorsque le navire est ancré au port de destination; et si le navire est obligé de faire quarantaine, le loyer est dû pendant la quarantaine, jusqu'au jour de l'entrée du navire dans le port et la délivrance à terre des marchandises. Le séjour en quarantaine ne termine point le voyage (1).

---

(1) Emerigon, *Assurances*, chap. 13, sect. 18, § 2.

Article 276.

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

SOMMAIRE.

1849. L'empêchement de force majeure résout dans tous les cas le contrat.
1850. L'article n'est pas applicable si l'interdiction de commerce est avec un pays autre que celui de destination.
1851. Règles en ce qui concerne les navires armés pour la grande pêche.
1852. Quand y a-t-il interdiction de commerce?
1853. Le chargeur est tenu de supporter les frais.

1849. L'art. 276 pose pour le contrat d'affrétement des principes semblables à ceux qui sont établis par l'art. 253 pour l'engagement des matelots ; un empêchement de force majeure doit résoudre le contrat sans indemnité de part ni d'autre.

L'art. 7 du titre des chartes-parties dans l'ordonnance de 1681 portait : « s'il arrive interdiction de commerce par *guerre, représailles* ou *autrement ;* » à cet essai, si évidemment incomplet d'énumération, le Code a préféré le silence ; et aucune distinction n'est à faire, que l'interdiction provienne d'une déclaration formelle de guerre ou simplement d'hostilités effectives ; de la défense prononcée par le Gouvernement du lieu d'embarquement ou du lieu d'arrivée ; du blocus du port de destination déclaré par une puissance amie ou une puissance ennemie ; d'un cas de force majeure, comme la peste, ou de tout autre motif. Quelle que soit la cause qui amène la rupture forcée du voyage avant qu'il soit commencé, comme le

feu ou tout autre cas fortuit, il y a lieu d'appliquer l'art. 276 (1).

L'art. 277 ci-après règle le cas d'empêchement temporaire.

1850. L'ordonnance disait : « *Mais si c'est avec d'autres pays, la charte-partie subsistera en son entier ;* » et Valin ajoutait : « Mais si l'interdiction ne regarde pas le pays de destination du navire, la charte-partie subsistera en son entier, quelque risque que le navire ait à courir dans son voyage, au moyen de la déclaration de guerre survenue entre princes devant les ports desquels il faut passer et sans que le maître puisse prendre une augmentation de fret à raison des nouveaux risques » (2).

Il avait soutenu les mêmes principes, quand il s'agit de l'engagement des matelots.

Dans ce cas, la rupture du voyage n'est pas forcée, et si l'armateur abandonne le voyage pour ne pas courir les risques de guerre, l'indemnité stipulée pour la rupture volontaire est exigible (3).

1851. La décision semblerait plus douteuse en ce qui concerne les navires armés pour la grande pêche, parce qu'il n'y a point de port de destination dans ce cas, et que le bâtiment n'est pas seulement disposé pendant le voyage, mais encore pendant le séjour nécessité par la pêche.

Un arrêt du conseil du 20 mai 1744 annula les contrats dans ce cas, en s'appuyant sur l'évidence du danger. « En 1744, dit Emerigon, lors de la guerre déclarée

---

(1) Pardessus, n. 680 et 682. — *Sic*, Rennes, 31 déc. 1866 (S.67.2.140).

(2) Sur l'art. 7, tit. 1er, liv. 3.

(3) Sur l'art. 4, tit. 4, liv. 3. — *Sic*, Pothier, *Charte-partie*, n. 99 ; Emerigon, chap. 12, sect. 31, § 2 ; Locré, t. 3, p. 156 ; Dageville, t. 2, p. 293 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 203 et 289 ; Bédarride, n. 663. — *Contrà*, Trib. de comm. de Nantes, 23 juill. 1870 (S.71.2.49).

contre l'Angleterre, il n'y avait eu aucune interdiction de commerce avec les lieux de la destination de nos pêcheurs français. D'où il suit que les chartes-parties devaient subsister en leur entier, suivant l'art. 7, titre *des chartes-parties*. On ne se tronvait ni au cas de l'art. 4, titre *de l'engagement*, où il est parlé de l'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du vaisseau, ni au cas de l'art. 5 à ce même titre, où il s'agit du vaisseau arrêté par ordre souverain. Le risque évident n'est pas un motif que l'ordonnance ait adopté pour anéantir le contrat. La guerre est à l'instar des écueils et des tempêtes. Je crois donc que cet arrêt du conseil, dicté par esprit d'équité et par des raisons d'Etat, ne doit pas tirer à conséquence, ni moins encore être considéré comme loi générale » (1).

De nos jours, les tribunaux ne pourraient prétendre à l'exercice d'un pouvoir semblable à celui qui était attribué aux arrêts du conseil, et à moins d'une disposition formelle de la loi, ils ne peuvent que respecter les contrats librement consentis. Il y a donc nécessité pour les parties de stipuler à cet égard d'une manière expresse.

L'art. 276 peut être également invoqué par le fréteur comme par l'affréteur, selon les circonstances et son intérêt.

1852. La Cour de Paris a jugé qu'il n'y avait pas interdiction de commerce ou, en d'autres termes, empêchement absolu dans la déclaration du président de la République argentine, portant que les vaisseaux qui auraient touché à Montevideo ne seraient pas reçus à Buenos-Ayres, quoique cette circonstance pût donner ouverture à une action contre les compagnies d'assurance (2).

---

(1) *Traité des Assurances*, chap. 12, sect. 31, § 2.
(2) Paris, 27 nov. 1847 (D.P.48.2.90).

Cette décision est critiquée par M. Dalloz. Dans l'espèce, la destination rendue publique était Montevideo et Buenos-Ayres, et il y avait des chargeurs envers lesquels le capitaine s'était engagé à se rendre d'abord à Montevideo ; il refusait en conséquence d'obtempérer à la sommation que lui adressait celui qui avait fait son chargement pour Buenos-Ayres, de se rendre directement dans cette ville (1). C'est abuser des mots, ce nous semble, que de ne voir dans l'acte du président de la République argentine qu'une interdiction relative ; du moment que le capitaine alléguait l'engagement contracté par lui de toucher à Montevideo, s'il était forcé de s'y soumettre, comment l'interdiction n'était-elle pas absolue? Nous croyons avec M. Dalloz que l'arrêt a non-seulement méconnu l'esprit de l'art. 276, mais qu'il en a ouvertement violé le texte, en voulant contraindre le capitaine à changer son voyage.

La rupture provenant de ce qu'une puissance neutre a refusé au navire affrété la permission d'arborer son pavillon, doit rompre le voyage sans dommages-intérêts, s'il est reconnu par toutes les parties que cette autorisation était indispensable (2).

On ne pourrait assimiler à l'interdiction générale de commerce, dont la loi s'est seule occupée, la prohibition qui frapperait certaines marchandises, même après que le chargement en aurait déjà été effectué. L'affréteur a la faculté de charger toute autre marchandise non prohibée (3).

L'article suivant prévoit le cas d'empêchement tempo-

---

(1) Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*,, n. 911 ; Bédarride, n. 664.
(2) Cass., 14 fruct. an VIII ; Dalloz, *Rép.*, n. 912.
(3) Aix, 24 fév. 1834 ; Dalloz, *Rép.*, n. 914.

raire ou lorsqu'il n'est survenu qu'après le voyage commencé.

1853. Le dernier paragraphe de l'art. 276 décide que le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

Article 277.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation du fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.

SOMMAIRE.

1854. Empêchement purement temporaire ou survenu pendant le voyage.

1854. Des règles différentes sont suivies si la force majeure, quelle qu'elle soit, en temps de guerre ou en temps de paix, n'empêche que pour un temps la sortie du navire, ou si elle n'arrive que pendant le voyage; les conventions doivent être exécutées dans ces deux cas sans qu'aucune des deux parties puisse réclamer des dommages-intérêts. Ainsi, si le navire était loué au mois, le fret ne serait pas dû pendant l'arrêt, puisque ce serait rejeter sur le chargeur la perte entière résultant de la force majeure, et le fret n'est pas augmenté, si le navire est loué au voyage.

« La décision est applicable, dit Valin, aussi bien dans le cas où le navire est resté dans un port où il touche en faisant route, qu'à celui où il est retenu avant son départ, attendu qu'il n'y a pas de raison pour régler

différemment le sort de la charte-partie. Dans l'un et l'autre cas, il faut dire que le maître et l'affréteur attendent l'ouverture du port et la liberté du vaisseau sans dommages-intérêts tout de même de part et d'autre; par conséquent sans que le fret au mois puisse courir pendant tout le temps de la détention, ni que le fret soit augmenté, si le navire est loué au voyage. Mais il y a cette différence que le navire étant arrêté dans le cours de son voyage et étant loué au mois, alors la nourriture et les loyers des matelots seront pendant tout ce temps-là avarie commune (1), ce qui n'aurait pas lieu si le navire était arrêté avant le départ » (2).

Article 278.

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

SOMMAIRE.

1855. Droits du chargeur à décharger ses marchandises; peut-il être dispensé de recharger?

1855. Il était de toute justice que le chargeur pût à ses frais décharger ses marchandises qui souffriraient peut-être d'un séjour trop prolongé sur le navire, si le fréteur n'en doit recevoir aucun préjudice. L'indemnité est due, s'il occasionne un retard, après avoir été mis en demeure. S'il refusait de recharger ses marchandises, ce n'est plus l'art. 278 qui serait applicable, mais bien les art. 288 et 293, que nous verrons plus tard et qui règlent le cas où le chargeur rompt le contrat.

---

(1) Code de comm., 300 et 400.

(2) Valin, sur l'art. 8, tit. 1er, liv. 3. V. Observ. de la Cour de Rennes, t. 1er, p. 337.

« Le maître, dit Valin, ne peut s'opposer à la décharge sous prétexte que l'affréteur pourra ne pas recharger ni lui demander des sûretés pour le rechargement, soit parce que cet article l'autorise à faire la décharge, soit parce que l'art. 23 du titre du fret et nolis défend au maître de retenir les marchandises dans son navire pour sûreté du paiement de son fret. Il se peut même, selon moi, que le chargeur soit dispensé par événement de l'obligation de recharger, et cela arrivera s'il a retiré ses marchandises, parce que de leur nature elles ne pouvaient que dépérir considérablement, telles que sont des oranges, des châtaignes, etc.; et que nonobstant le soin qu'il en aura pris, elles ne soient gâtées de manière à ne pouvoir plus être vendues à un prix convenable. Autre chose serait, néanmoins, si c'étaient des marchandises dont le remplacement pût facilement être fait dans le lieu en pareille espèce, comme s'il s'agissait ici, par exemple, de vin, d'eau-de-vie, de sucre, d'indigo, etc. » Cette opinion est généralement suivie (1); c'est un cas de force majeure qui opère rupture du voyage et rend applicables par analogie les règles posées par l'art. 276. Cette question se représentera sous l'art. 293; et nous remettons à ce moment l'examen à faire de ce qui est dû pour le fret.

Article 279.

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder.

---

(1) Pothier, *Chartie-partie*, n. 102; Boulay-Paty, t. 2, p. 294; Dageville, t. 2 p. 357; Valin, art. 9, tit. 1er, liv. 3.

SOMMAIRE.

1856. Obligations du capitaine dans le cas de blocus du port de destination.

1856. Cette disposition n'existe pas dans l'ordonnance de 1681; elle est dans l'intérêt du chargeur, et peut-être le capitaine aurait-il dû même, si elle n'existait pas, y suppléer. L'incertitude est levée par le texte, au grand avantage de tous.

Le capitaine doit se conformer, du reste, aux ordres qui lui auraient été donnés.

L'article n'est pas applicable évidemment si le blocus s'étend aux ports de tout le territoire. Toutefois, s'il est établi que le capitaine a agi pour le plus grand avantage des chargeurs, il a pu, au lieu de rapporter les marchandises au port d'embarquement, les décharger dans un port voisin, bien que dépendant d'une autre puissance (1). De même le capitaine devrait être approuvé si les ports voisins de la même puissance n'offraient pas de relations assez sûres pour que l'abandon des marchandises présentât moins d'inconvénients que leur retour.

Il doit agir au mieux des intérêts du chargeur; mais en ce qui concerne les assureurs, une exception pourrait être élevée contre lui, si le navire périssait dans un trajet différent de celui du voyage assuré ou de celui qu'indique l'art. 279.

Si le voyage est allongé, il semble juste, dit Dageville, dans ce cas, d'accorder une augmentation de fret proportionnée, conformément aux principes posés par l'article 255 (2).

---

(1) Rouen, 27 fév. 1847 (D.P.48.2.150).
(2) T. 2, p. 358 et 359.

Article 280.

Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées, sont respectivement affectés, à l'exécution des conventions des parties.

SOMMAIRE.

1857. Sûretés données par la loi pour l'exécution des conventions.

1857. Cet article rappelle que le navire, les agrès et apparaux répondent au chargeur de l'exécution des conventions prises envers lui, de la remise de ses marchandises et des fautes de l'équipage; et les marchandises chargées, de leur côté, répondent de l'exécution des conventions prises envers le capitaine pour le paiement du fret qui lui est dû ou pour les dommages-intérêts qui pourraient être demandés.

Les règles à ce sujet, tant à l'égard du capitaine que de l'affréteur, s'il a porté, par son fait, un préjudice quelconque au fréteur, sont posées par les art. 191, 305, 306, 307, 308 et 309, C. comm., et il n'y est aucunement dérogé.

TITRE VII.

Du Connaissement.

Article 281.

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.

Il indique :

Le nom du chargeur,

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite,

Le nom et le domicile du capitaine,

Le nom et le tonnage du navire,

Le lieu du départ et celui de la destination.

Il énonce le prix du fret.

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

SOMMAIRE.

1858. Définition du connaissement ; il peut remplacer la charte-partie.
1859. On omet quelquefois de dresser un connaissement.
1860. Enonciations qu'il doit contenir : *la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter.*
1861. Responsabilité et obligations du capitaine.
1862. *Le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite.*
1863. *Le nom et le domicile du capitaine,*
1864. *Le nom et le tonnage du navire.*

1865. *Le lieu de départ et celui de destination.*
1866. *Le prix du fret.*
1867. *Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.*
1868. *Le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée;* il doit être assimilé aux lettres de voiture et soumis aux mêmes règles; remise des marchandises sur un seul exemplaire acquitté.
1869. Règles à suivre si le chargeur veut retirer les objets chargés.
1870. Le connaissement doit être daté.

1858. Le connaissement, appelé quelquefois aussi police de chargement, est la reconnaissance donnée par le capitaine des marchandises, que l'affréteur a chargées sur le navire et que le capitaine s'oblige à transporter.

La charte-partie ou police d'affrétement constate seulement les conventions arrêtées entre le chargeur et le propriétaire du navire; le connaissement prouve qu'elles ont été exécutées, et peut ainsi souvent suppléer la charte-partie, dont l'utilité, très-grande avant le chargement, disparaît après que l'exécution constatée a suffisamment démontré l'existence du contrat et les conditions auxquelles il avait été conclu; en effet, le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, le prix du fret ou du nolis, se trouvent énoncés dans les deux actes; les noms du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge qu'exige l'art. 273, peuvent être remplacés par le nom du chargeur, sa signature et celle du capitaine, l'indication du lieu de départ et de destination, que l'art. 281 déclare nécessaires pour la confection du connaissement.

1859. Quelle que soit l'importance du connaissement, il arrive cependant, dans certaines circonstances, que l'on omet de dresser un pareil acte : « On ne s'avise pas, dit Emerigon, de dresser un connaissement pour des marchandises chargées en interlope. On n'en dresse pas pour le bagage des passagers. On n'en donne pas

pour les petits objets que le capitaine veut bien faire embarquer pour rendre service à un ami. On n'en dresse point pour les effets non policés ni manifestés (tels, le plus souvent, que les pacotilles); dans tous ces cas, on peut, suivant les circonstances, suppléer au défaut de connaissement » (1).

Pour les chargements faits sur barques ou petits bâtiments, il est rare que l'on ne se contente pas d'une simple lettre de voiture qui tient lieu tout à la fois de la charte-partie et du connaissement.

1860. Il existe, en général, pour les connaissements des formules imprimées, qui sont remplies à la main; aux termes de l'art 281, cet acte doit exprimer :

1° *La nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualité des objets à transporter.*

La rédaction de ce premier paragraphe a donné lieu au Conseil d'Etat à une discussion assez longue, ayant pour but de trouver une formule qui n'imposât pas au capitaine une responsabilité trop rigoureuse, et présentât, cependant, de suffisantes garanties au chargeur : la rédaction adoptée, plus détaillée que celle qu'avait employée l'ordonnance de 1681, a paru la meilleure (2); mais l'art. 281 ne doit pas être entendu dans ce sens que le capitaine ayant signé le connaissement sans restriction ni réserve soit responsable, non-seulement de la qualité générique, mais encore de la qualité spécifique, et si le chargement est composé de vins, par exemple, que le connaissement doive en désigner le cru. Les termes de la loi doivent être appliqués d'une manière plus conforme aux anciens usages (3).

---

(1) *Assurances*, chap. 11, sect. 6; Boulay-Paty, t. 2, p. 307 et suiv.
(2) Procès-verbaux, 21 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 346 et suiv.
(3) Valin, sur l'art. 2, tit. 2, liv. 3.

« Par rapport à la qualité des marchandises, dit Valin, on comprend que le connaissement ne fait preuve que de leur qualité générique, extérieure et apparente, comme s'il est dit dans le connaissement que c'est de l'indigo, du carret, du sucre terré ou brut, du coton, de la toile; il faut remettre des marchandises du même genre, en même nombre de futailles ou ballots, et sous la même marque qu'elles ont été chargées; mais en ce qui concerne la qualité spécifique, intérieure ou non apparente, comme s'il est dit que l'indigo est cuivré ou bleu, sec et bien conditionné, que les toiles sont de telle ou telle espèce, et que, dans telles caisses, sont des marchandises de telle qualité, etc.; le connaissement n'engage point, en cette partie, à moins qu'il n'y eût preuve que les barriques eussent été défoncées, que les ballots eussent été ouverts, ou de quelque autre prévarication de la part du maître ou des gens de l'équipage; c'est de là, sans doute, qu'est venu l'usage assez commun où sont les capitaines de navires d'ajouter à leur signature, au pied des connaissements, ces mots : *sans approuver* ou *que dit être*, qui signifient la même chose, précaution par conséquent inutile, car, ou il s'agit de marchandises de la qualité générique desquelles on ne puisse douter au coup d'œil, auquel cas la réserve n'opérera rien, ou, s'il est question d'effets emballés ou enfutaillés, de manière que le genre n'en puisse pas plus être reconnu au coup d'œil que l'espèce, il n'est nullement besoin de réserve alors, le maître ne pouvant être tenu que de rendre les futailles, caisses ou ballots dans le même état qu'il les a reçus » (1).

---

(1) Sur l'art. 2, tit. 2, liv. 3. — *Sic*, Targa, cap. 31, n. 4; Casaregis, *Disc.* 40 n. 55; Pothier, *Charte-partie*, n. 17; Emerigon, *Assurances*, chap. 11, sect. 5, § 1er, et les auteurs modernes.

De tout temps, cependant, ainsi qu'on le voit dans ce passage de Valin, les capitaines ont cru prudent de signer les connaissements avec la clause *que dit être*, ou autre équivalente. Cet usage s'est maintenu. Emerigon rapporte qu'une barrique annoncée comme remplie de noix muscades s'étant trouvée ne contenir que de vieilles ferrailles, le capitaine fut déchargé de toute responsabilité (1); de nos jours le tribunal de Marseille a rendu une décision analogue dans un cas où il s'agissait d'un group contenant de l'étain au lieu d'or.

Il a même été jugé que le capitaine est en droit d'exiger que le connaissement contienne la clause *que dit être*, ou autre équivalente lorsque la charte-partie n'impose pas au capitaine l'obligation d'assister au chargement et que celui-ci n'a été ni prévenu des jour et heure auxquels il serait procédé au chargement, ni sommé d'y assister (2).

1861. On peut donc dire, d'une manière générale, que le capitaine ne répond pas du contenu des colis; mais une clause restrictive peut être utile pour éviter une contestation et décharger le capitaine de toute responsabilité, même en ce qui concerne le poids ou la mesure (3), à moins que les marchandises n'aient été données à découvert, pesées et mesurées en sa présence; la stipulation imprimée de non-garantie existant dans le connaissement ne peut s'entendre que du cas où il s'agit d'un poids non reconnu; la clause serait sans valeur si le capitaine a dû nécessairement connaître les choses chargées, et, par exemple, si la marchandise a été l'objet d'un pesage entre l'expéditeur et le capitaine (4).

---

(1) *Traité des Assurances*, chap 11, sect. 5.

(2) Cass., 29 déc. 1874 (D.P.75.1.433).

(3) Douai, 30 mai 1829, et Cass., 8 nov. 1832; Dalloz, *Rép.*. n. 841 et 842.

(4) Emerigon, ch. 11, sect. 5; Pardessus, n. 729; Boulay-Paty, t. 1er, p. 410; Cass., 9 nov. 1875 (S.76.1.167).

Le capitaine doit remettre, dans tous les cas aussi, le nombre de tonneaux ou des balles qui lui ont été consignés, et tels qu'il les a reçus, sauf les cas de force majeure. Enfin il faut dire qu'il répondrait de sa négligence, de ses fautes, de son dol, sans qu'aucune convention pût mettre obstacle à la preuve qui en serait faite contre lui, et si l'état des caisses, ballots et tonneaux prouvait qu'ils ont été ouverts (1).

Le capitaine pourrait être contraint, s'il ne s'y était engagé, à signer le connaissement sans réserve, et à se soumettre, en conséquence, à des vérifications longues et minutieuses (2).

Le connaissement doit indiquer en outre :

1862. 2° *Le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite.* Ces indications ne font pas nécessairement connaître le nom du propriétaire pour le compte de qui, en réalité, l'expédition est faite, et c'est avec intention que la loi ne l'exige pas. « Parmi les caractères constitutifs du connaissement, disait M. Berlier au Conseil d'Etat, on n'en trouve point qui soit relatif à l'indication de la propriété ou du *pour compte.* » La proposition qu'il fit pour réparer cette omission fut rejetée avec raison, comme devant imposer au commerce une gêne trop grande et une obligation souvent nuisible à ses intérêts; en cas de guerre, une dissimulation peut être nécessaire, et le chargeur doit être le maître de déclarer ou de masquer la propriété dans le connaissement, à ses risques et périls; le procès-verbal constate que le Conseil n'entendit rien innover ni préju-

---

(1) Casaregis, *Disc.* 23, n. 17; Targa, cap. 31, n. 5; Straccha, *De Nautis*, p. 65, § 3.

(2) Emerigon, chap. 11, sect. 5, § 2. — *Contrà*, Pothier, n. 17.

ger quant aux règles relatives à la course en temps de guerre (1).

Le connaissement, ainsi que nous le verrons tout à l'heure, peut être à ordre ou au porteur; et dans ce cas il ne saurait indiquer le nom de celui à qui l'expédition est faite.

1863. 3° *Le nom et le domicile du capitaine.* Le connaissement doit également désigner le capitaine; la réputation d'habileté dont il jouit pourrait être une circonstance ayant de l'influence auprès des assureurs, à qui s'adresserait le chargeur. Toutefois, nous avons rappelé, sous l'art. 273, que le propriétaire est toujours maître de changer le capitaine; et la désignation dans le connaissement ne peut modifier cet état de choses. Aucune difficulté ne serait possible si, nonobstant une erreur dans le nom, le capitaine était suffisamment désigné.

1864. 4° *Le nom et le tonnage du navire.* Ces énonciations désignent d'une manière certaine le vaisseau sur lequel le chargement doit être fait, et le fréteur ne pourrait plus changer le navire ainsi désigné, qu'à peine de répondre de toutes les suites, même des événements arrivés par force majeure.

Les règles applicables, quand la charte-partie porte une désignation semblable, seraient suivies pour le connaissement (*suprà*, n. 1835).

1865. 5° *Le lieu de départ et celui de la destination.* Ce dernier mot a été substitué à celui de *décharge*, que contenait le projet primitif, parce que si celle-ci est quelquefois accidentelle, l'autre est toujours certaine. Aucune difficulté ne semble donc possible sur ce point.

1866. 6° *Le prix du fret.* Si le connaissement ne

---

(1) Procès-verbaux, 21 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 348 et suiv.

portait pas cette indication, elle pourrait être suppléée par la charte-partie qui doit la contenir également. A moins d'une stipulation expresse dans le connaissement, qui accorderait le transport gratuit, un fret est toujours dû suivant le droit commun ; s'il n'a pas été déterminé, il en résulte seulement qu'il y a lieu à fixation ultérieure suivant le taux du commerce, par experts ou tout autre moyen qui serait déterminé par les tribunaux si les parties ne pouvaient s'entendre (1).

1867. 7° Enfin, *il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.* Ces désignations sont toujours mises sur les enveloppes des objets chargés, et doivent être relatés sur le connaissement afin d'éviter toute erreur.

1868. 8° Le *connaissement*, dit encore l'art. 281, *peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée.* Cette disposition a été ajoutée au projet primitif sur les observations du tribunal et du conseil de commerce de Marseille (2), afin qu'il fût bien constaté que la loi nouvelle ne voulait pas prohiber un usage ancien, présentant de grands avantages sans inconvénient.

Nous avons examiné sous l'art. 92, C. comm., dans quelle forme devait être rédigé l'endossement d'un connaissement pour être régulier et quels en sont les effets ; nous renvoyons aux développements dans lesquels nous sommes entré à cet égard (*suprà*, sous cet article.) (3). Nous avons parlé également du connaissement à personne dénommée (*suprà*, même article).

Si le connaissement est au porteur, la simple remise

---

(1) Cass., 8 nov. 1832 (S.32.1.804) ; Trib. du Havre, 25 janv. 1845 ; Lehir, 45. 2.548. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 2, p. 311 ; Bédarride, n. 682.

(2) Observ., t. 2, 2e part., p. 54.

(3) V. égal. Aix, 31 mars 1865 (S.66.2.31) ; Cass., 31 mai 1869 (S.69.1.339).

de l'acte donne à celui qui est en possession le droit de réclamer l'exécution des conventions constatées au connaissement, et doit être considéré comme tel le connaissement contenant l'invitation de délivrer *à ordre* ou aux *ayants droit* la marchandise expédiée, s'il n'indique ni le nom ni l'adresse du destinataire (1).

Quand il est à ordre, nous venons de dire qu'il est transmissible par endossement.

Si le connaissement est à personne dénommée, il pourrait être valablement transmis par acte de cession signifiée au capitaine, conformément aux règles prescrites par le Code civil pour les cessions de titres.

Les principes qui régissent les lettres de change et les billets à ordre sont applicables aux connaissements. Ainsi l'art. 149 porte : il n'est admis d'opposition au paiement qu'en cas de perte de la lettre de change ou de la faillite du porteur; par analogie, il faut décider que lorsqu'un connaissement à ordre a été transmis par un endossement régulier, ce n'est que dans les mêmes circonstances qu'il peut être admis d'opposition à la remise des marchandises (2).

Si la lettre de change a été faite en plusieurs originaux, le paiement fait sur l'exemplaire présenté libère le débiteur (C. comm., art. 147); il doit en être de même, non-seulement si le chargeur a demandé plusieurs originaux, afin de les faire parvenir par différentes voies au consignataire; mais alors même que le nombre fixé par l'art. 282 ci-après n'a pas été dépassé, la délivrance des marchandises faite à qui de droit, selon les distinctions posées plus haut, sur l'un des quatre originaux, dont parle

(1) Cass., 16 juill. 1860 (S.61.1.541).
(2) Bédarride, n. 687.

l'art. 282, portant acquit régulier, est valable. Des abus peuvent résulter et sont résultés quelquefois de la multiplicité des connaissements ; une réforme législative serait utile sur ce point.

Si le destinataire ne représente pas le connaissement, le capitaine ne peut lui remettre les marchandises, car le chargeur a pu envoyer cette pièce à un tiers, qui ne devait la remettre au destinataire que sous certaines conditions, ou elle a pu être négociée à un tiers (1).

1869. Dans un seul cas, le capitaine a droit d'exiger, avant de se dessaisir, que tous les exemplaires signés par lui, lui seront rendus : c'est lorsque le chargeur, au lieu du destinaire, veut retirer les objets qu'il a chargés, ou donné l'ordre, par exemple, qu'ils soient transbordés et remis à un autre capitaine. Le capitaine et son armateur restent engagés envers le tiers porteur régulier d'un connaissement signé et qui n'a pas été retiré (2); pas plus le consentement des chargeurs que le récépissé donné par le nouveau capitaine ne peuvent remplacer le connaissement acquitté par celui à qui les marchandises avaient été adressées ou par celui à l'ordre de qui il a été passé, et contre qui le capitaine ne pourrait élever la question de propriété : il est certain qu'il a qualité au moins pour retirer les marchandises.

Dans tous les cas, le capitaine n'est tenu de remettre la marchandise au porteur régulier du connaissement que contre le paiement du fret et autres droits de navigation, qui lui sont dus ; mais il est responsable, ainsi que son armateur, de la stricte exécution des obligations qui lui

---

(1) Bruxelles, 4er mai 1832 ; Dalloz, *Rép.*, n. 859.

(2) Aix, 24 juill. 1838; Dalloz, *Rép.*, n. 859; Boulay-Paty, t. 2, p. 314 ; Dageville, t. 2, p. 370 ; Bédarride, n. 685; Pardessus, n. 727.

sont imposées envers les légitimes possesseurs de cette pièce.

1870. Le connaissement doit être daté, règle commune à tous les actes, sauf à suppléer à cette omission : la loi, en effet, n'a pas fait mention de cette circonstance, et quoiqu'il soit de principe que tout acte doit être daté, nous ne pensons pas qu'une omission sur ce point entraînât nullité et ôtat au connaissement toute force contre les tiers; l'argument tiré de l'art. 282 ci-après nous semble loin d'être décisif contre notre opinion (1).

Article 282.

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins :

Un pour le chargeur,

Un pour celui à qui les marchandises sont adressées,

Un pour le capitaine,

Un pour l'armateur du bâtiment.

Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

SOMMAIRE.

1871. Personnes ayant intérêt à avoir un original du connaissement.
1872. Connaissement non signé ; quelle est sa valeur ; droits de chaque partie d'exiger la signature.

1871. Quatre personnes ont nécessairement intérêt

---

(1) *Contrà*, Dageville, t. 2, p. 370 et 371 ; Bédarride, n. 681 : Trib. de Marseille, 31 janv. 1823 (J.M 4.1.10).

à avoir en leur possession un original du connaissement : le chargeur, afin d'avoir un titre qui lui permette de justifier en toute circonstance quels sont les effets qu'il a chargés et, en outre, s'il le juge à propos, de consigner ou de vendre les marchandises en route ; celui à qui les marchandises sont adressées, afin qu'il puisse réclamer les objets qui doivent lui être livrés, en vérifier l'identité et quel en est l'état; le capitaine, afin d'avoir un titre pour réclamer le fret et prouver qu'il a accompli les obligations qu'il avait prises ; l'armateur, afin de connaître quels sont ses droits et de pouvoir régler ses comptes avec le capitaine.

Le chargeur peut, en temps de guerre surtout, désirer d'avoir un plus grand nombre d'originaux, afin de les faire parvenir par différentes voies au consignataire; le capitaine ne peut se refuser à accéder aux demandes qui lui sont faites à cet égard ; chacun d'eux porte la mention du nombre des originaux qui ont été faits; ce n'est pas toutefois une prescription légale, et une omission à cet égard ne peut entraîner aucune nullité (1). La mention, quand elle existe, fait pleine foi du nombre des originaux qui ont été dressés (2).

La loi a fixé un délai pour la signature et l'a fixé très-court, parce que le chargeur et le capitaine ont intérêt, celui-ci à avoir le plus tôt possible toutes ses pièces en règle, pour mettre à la voile ; et le premier, à avoir la reconnaissance régulière des marchandises chargées par lui. C'est également pour ne pas retarder le départ du navire que le chargeur est tenu de fournir, dans le même délai, les quittances ou acquits-à-caution délivrés par

(1) Cass., 25 mars 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 1681.
(2) Cass., 8 nov. 1832 (D.P.33.1.41).

l'administration des douanes. La signature ne peut être exigée avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures.

La loi, en faisant courir le délai à partir du chargement, n'a pas entendu parler du chargement complet du navire, mais bien de celui des marchandises auxquelles s'applique exclusivement le connaissement dont la signature est demandée.

1872. Dans le cas où le connaissement ne serait pas signé, soit par le capitaine, soit par le chargeur, et quel que fût le motif qui eût amené cette omission, ce défaut ne pourrait modifier les obligations respectives des parties (1); le connaissement, quoique irrégulier, ferait preuve contre celui qui l'a signé et pourrait même être invoqué contre les tiers; la signature, en effet, n'est pas exigée à peine de nullité. « Considérant, disait la Cour d'Aix, que l'irrégularité arguée consiste principalement en ce que le connaissement ne serait revêtu que de la signature du capitaine, et non de celle du chargeur, quoique l'art. 282, C. comm., exige ces deux signatures; — Considérant que l'exécution complète de cette formalité n'est pas exigée à peine de nullité; — Qu'il est, au contraire, d'un usage fréquent et attesté par le commerce, que le connaissement donné au chargeur par le capitaine n'est signé que par ce dernier, et que celui remis au capitaine par le chargeur n'est signé que par ledit chargeur, ce qui suffit pour donner à chacune des parties un titre utile pour contraindre sa partie adverse. » Le pourvoi formé contre cet arrêt, du 30 août 1833, fut rejeté (2).

Toutefois, la loi suppose que les connaissements seront signés et donne à chaque partie le droit de l'exiger.

---

(1) Cass., 8 nov. 1832 (S.32.1.804).
(2) Cass., 25 mars 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 1681.

Si le retard provient des chargeurs, il n'est pas douteux que des dommages-intérêts ne soient dus par eux dans le cas où il est vérifié que le navire serait parti sans la demeure où sont les chargeurs de se mettre en règle. Si le retard provient du capitaine, à l'égard duquel le délai de vingt-quatre heures court du moment que les chargeurs ont fait leur chargement, « ils sont en droit, dit Valin, de demander au maître qu'il ait à signer leurs connaissements ; et, sur son refus, de l'assigner pour l'y faire condamner, sinon pour voir dire que le jugement qui interviendra vaudra signature. Et comme par là ils obtiennent toute justice, sans souffrir du refus ou de la demeure du capitaine, pour tous dommages et intérêts, il n'échoit que de le condamner aux dépens. » Une marche semblable serait suivie, même après le départ du capitaine postérieur à sa mise en demeure (1).

Article 283.

Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

SOMMAIRE.

1873. Force donnée au connaissement soit régulier, soit irrégulier.
1874. Marchandises chargées pour le compte d'un parent du capitaine.

1873. Le connaissement, rédigé dans les formes prescrites par la loi, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs ou les tiers, quelle que soit leur qualité ; mais les personnes

(1) Valin, sur l'art. 4, tit. 2, liv. 3 ; Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 228 ; Boulay-Paty, t. 2, p. 303 et suiv. ; Dageville, t. 2, p. 374.

qui ne sont point parties dans l'acte peuvent en contester l'exactitude, sans s'inscrire en faux et prouver, même par témoins, que les énonciations en sont mensongères (1); à leur égard, il ne constitue jamais qu'une simple présomption.

« L'article, dit Locré, est positif et non négatif; il dit que le connaissement régulier fait foi entre toutes les parties, et non, s'il est irrégulier, qu'il ne fera plus preuve contre celle qui l'a souscrit. Il devient alors au moins un commencement de preuve par écrit » (2). Le connaissement, même irrégulier, ne devrait donc pas être absolument rejeté et la partie intéressée pourrait invoquer toutes autres pièces, telles que le manifeste, les expéditions de douane, les lettres d'avis, les attestations de l'équipage, les livres, la correspondance; ces règles peuvent d'autant moins être contestées que quelquefois au moins, ainsi que nous l'avons dit plus haut (*suprà*, n. 1859), il pourrait n'y avoir aucun connaissement (3).

Il y aurait eu sans doute néanmoins un grand intérêt à préciser quelles seront les irrégularités ou les omissions qui enlèveront à cet acte le caractère de pièce véritablement probante; mais il semble impossible de poser une règle absolue. Il faut considérer que le Code de commerce n'a sanctionné aucune des formalités du connaissement par la peine de nullité. Ce sera donc aux Cours d'appel à apprécier les actes, les faits et les circonstances. La Cour de cassation, par un arrêt de rejet, a consacré cette doctrine, en paraissant décider en même temps,

---

(1) Cass., 15 fév. 1826; Cass., 3 janv. 1872 (S.72.1.270); Boulay-Paty, t. 2, p. 306; Bédarride, n. 698.

(2) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 229. — *Sic*, Dageville, t. 2, p. 375.

(3) Valin, sur l'art. 1er, t. 2, liv. 3; Emerigon, chap. 11, sect. 6; Boulay-Paty, t. 2, p. 306 et suiv.; Bordeaux, 11 juill. 1832 (D.P.33.2.59).

il est vrai, que le connaissement n'était obligatoire pour les assureurs qu'autant qu'il était signé par le capitaine et les chargeurs (1); mais, ainsi que nous l'avons dit sous l'article précédent, elle paraît être revenue sur cette jurisprudence dans un arrêt du 8 novembre 1832; et plus tard, en rejetant le pourvoi formé contre une décision beaucoup plus explicite de la Cour d'Aix, sur laquelle, toutefois, elle a omis de s'expliquer d'une manière bien catégorique (2). Cette question n'a pas, il faut le dire, toute l'importance qu'elle paraît présenter au premier abord, puisqu'en ce qui concerne les tiers, l'exactitude du connaissement, même régulier, peut toujours être contestée.

1874. La loi exige certaines précautions et des formalités particulières en cas d'assurance, quand il s'agit de marchandises chargées pour le compte du capitaine, d'un homme de l'équipage ou d'un passager (C. comm., art. 344 et 345).

Si les marchandises sont chargées pour le compte d'un parent du capitaine, le connaissement signé par lui, disait Valin, « ne doit pas faire foi, ni donner aucune action contre les propriétaires du navire, s'il n'est paraphé en pays étranger par le consul et en France par l'un des principaux propriétaires du navire.... Le parent porteur du connaissement, ajoute cet auteur, devrait s'imputer de n'avoir pas pris ses précautions pour lui donner un degré de certitude capable de rassurer contre tout soupçon de collusion entre lui et le capitaine » (3). L'ordonnance de 1681 avait un texte positif à cet égard,

---

(1) Cass., 6 juill. 1829.

(2) Cass., 8 nov. 1832; Aix, 30 août 1833, et Cass., 25 mars 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 847 et 1681.

(3) Sur l'art. 7, tit. 3, liv. 2.

que Valin ne fait qu'expliquer, et il admet toutefois sans difficulté qu'en cas d'inexécution de la règle posée par l'ordonnance, la preuve supplétive du chargement sera admise à défaut du connaissement régulier. A plus forte raison en sera-t-il ainsi de nos jours, mais ce n'en est pas moins une précaution utile à prendre pour éviter toute discussion, en cas de naufrage ou de jet, que de suivre la disposition de l'ordonnance, ou de se conformer aux art. 345 et 346, ou de prendre enfin toute autre précaution, même non prescrite par la loi, mais conseillée par la prudence. « La raison qui ne permet pas que le capitaine fasse foi pour lui-même, dit Pardessus, n'accorde pas plus de créance à un connaissement délivré par lui à ses parents, quand d'autres preuves ne viennent pas à l'appui » (1). On ne peut toutefois, quand la loi est muette, établir à cet égard une règle absolue. Les tribunaux apprécieront.

Article 284.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.

SOMMAIRE.

1875. Connaissements diversement rédigés.

1875. Lorsque les quatre originaux sont conformes, aucune difficulté n'est possible; dans le cas contraire, la

---

(1) *Dr. comm.*, n. 724; Dageville, t. 3, p. 220.

solution donnée par cet article est la plus raisonnable et eût dans tous les cas, à coup sûr, été suivie par la doctrine. Il arrive rarement que les connaissements soient remplis de la main même du chargeur ou du commissionnaire ou du capitaine, mais l'article serait également applicable si, au lieu du chargeur, c'est son commis; ou si, au lieu du capitaine, c'est le capitaine en second ou toute autre personne du bord, qui est dans l'usage de remplacer pour cet objet le capitaine. « Ce n'est donc pas la signature seule du maître qui décide, en cas de diversité de connaissements pour le même fait, dit Valin, soit par rapport à la qualité et à la quantité des marchandises, soit à l'égard de la quotité du fret et des autres énonciations du connaissement » (1).

Dans l'usage, les négociants ont des modèles de connaissement imprimés, où il n'y a plus qu'à remplir à la main les énonciations qui doivent changer dans chaque circonstance.

S'il y avait divergence entre le connaissement rempli de la main du chargeur et produit par le capitaine, et celui qui serait présenté par le chargeur ou le consignataire, quand il est écrit de la main du capitaine, les présomptions s'annuleraient évidemment et il faudrait recourir à d'autres circonstances pour prononcer; nous ne pensons pas qu'il y eût de raison pour s'en rapporter, dans ce cas, si la contestation était entre le chargeur et le capitaine, de préférence au connaissement produit par le défendeur. Lorsqu'il existe plusieurs connaissements, le Code portugais donne la préférence au plus grand nombre (art. 1561); le Code hollandais à celui qui est le plus régulier (art. 515).

---

(1) Sur l'art. 6, tit. 2, liv. 3.

S'il y avait divergence entre la charte-partie et le connaissement, il semblerait naturel, à moins de circonstances particulières, de croire que l'acte dernier en date contient les conventions définitives des parties, qui ont pu modifier celles qu'elles avaient précédemment arrêtées.

Il faut dire, toutefois, d'une manière générale qu'en dehors du cas spécialement prévu par la loi, les tribunaux apprécieront et décideront selon les circonstances, en usant de tous les moyens qui sont en leur pouvoir pour arriver à s'éclairer.

Article 285.

Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu des marchandises mentionnées dans des connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

SOMMAIRE.

1876. Comment cet article est exécuté ; à qui les marchandises doivent-elles être délivrées par le capitaine ?

1876. D'après l'usage, constaté déjà par Valin, le capitaine, à son arrivée, dépose au bureau de la douane un tableau ou état général de son chargement avec désignation de tous ceux à qui chaque partie de marchandise doit être délivrée, et l'exactitude de ce tableau est vérifiée avec soin par les commis de la douane lorsque les marchandises sont déchargées. Le registre de la douane ferait donc foi, au besoin, que le capitaine a rempli son engagement, qui se borne à la livraison sur le quai, où les intéressés doivent être dûment avertis de se rendre,

afin de recevoir les effets qui leur sont destinés : « à cause de tout cela, dit Valin, il arrive rarement que le maître demande un reçu à chacun de ceux à qui il a remis les marchandises, le *vu décharger* des commis lui tenant lieu de quittance » (1). Toutefois, l'article consacre expressément le droit du capitaine à se faire délivrer par le destinataire un reçu des marchandises par lui consignées, à peine d'y être contraint par justice, et de supporter tous les dépens et même des dommages-intérêts, si un refus mal fondé a causé un retardement dans le voyage du navire.

Le reçu ne pourrait être exigé avant la vérification, parce qu'il ne faut pas oublier que la réception pure et simple de la marchandise crée une fin de non-recevoir contre toute réclamation (C. comm., art. 435); aussi ce n'est le plus souvent que s'il y a contestation pour recevoir les marchandises que le récépissé est exigé : l'état des marchandises à livrer serait constaté, dans ce cas, de la manière indiquée sous l'art. 106; et si le refus du consignataire de recevoir les marchandises dans l'état où le capitaine offrait de les livrer était reconnu légitime, le consignataire serait évidemment déchargé de tous dépens, ainsi que de dommages-intérêts.

Quant au capitaine, il est tenu de délivrer les marchandises qui lui sont confiées dans le lieu et à la personne désignés par le connaissement, en échange de ce connaissement acquitté par elle, et sans pouvoir élever contre elle la question de propriété (*suprà*, art. 92). S'il se trouvait dans l'impossibilité de représenter quelques-uns des objets dont il s'est chargé, il en devrait le prix suivant la valeur au temps et au lieu de la décharge; il

(1) Sur l'art. 5, tit. 2, liv. 3. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 2, p. 326; Dageville, t. 2, p. 379; Bédarride, n. 707.

répondrait également des avaries ; il ne peut, dans aucun cas, alléguer pour sa défense que la force majeure, mais à charge d'en fournir la preuve ; une simple allégation, même consignée dans son rapport, est insuffisante.

Porteur de l'un des originaux du connaissement, le capitaine ne peut alléguer qu'il ignorait les obligations que cet acte lui imposait et le nom du destinataire ; s'il n'a livré dans le temps, dans le lieu et à la personne convenus, sa responsabilité est engagée, quoiqu'il ait suivi les ordres de l'armateur ou des affréteurs, à moins qu'il ne justifie que ceux-ci ont été substitués au destinataire et autorisés par celui-ci à lui donner des instructions (1). Il serait également en faute si, éprouvant de la difficulté à trouver le consignataire, il remettait la marchandise à tout autre, ou qu'il y eût simple erreur de sa part. Au reste, les mêmes principes sont applicables aux voituriers et au capitaine, et il répond de tous dommages-intérêts qui seraient la suite de l'inexécution des devoirs qui lui sont imposés (2).

Si le connaissement n'est point à personne dénommée, mais à ordre ou au porteur, c'est au détenteur de cette pièce à se présenter ; dans l'usage, le capitaine, cependant, recourt à quelques moyens de publicité pour que le porteur du connaissement soit informé de l'arrivée du navire et de la nature du chargement qu'il porte.

Faute par le destinataire de remplir les obligations qui lui sont imposées dans les délais convenus pour la décharge, nous avons dit qu'il est tenu de dommages-intérêts. Le capitaine pourrait faire nommer par justice un tiers consignataire.

---

(1) Cass., 26 mars 1838 ; Dalloz, *Rép.*, n. 575.
(2) Aix, 24 juill. 1838 ; Dalloz, *Rép.*, n. 859.

TITRE VIII.

Du Fret ou Nolis.

Article 286.

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé *fret* ou *nolis*.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, ou quintal, à forfait, ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau.

SOMMAIRE.

1877. Dispositions générales.
1878. Définition des diverses espèces d'affrétement énumérées par cet article ou introduites par les usages.
1879. Transport des passagers.
1880. On peut aujourd'hui sous-fréter des navires à un prix plus élevé.

1877. Nous avons déjà eu occasion de dire que le prix du loyer d'un navire était appelé *fret* sur l'Océan et *nolis* sur la Méditerranée ; les deux expressions sont donc parfaitement synonymes ; il est réglé par les conventions intervenues entre le chargeur et le propriétaire ou son fondé de pouvoir ; s'il n'est pas sur les lieux, le capitaine le représente, sans distinction de celui qui a été nommé par l'armateur, ou de celui que le capitaine se serait substitué, qu'il y fût ou non autorisé. Le contrat désigne dans tous les cas le tonnage du navire.

Le prix du loyer est constaté, soit par la charte-partie, soit par le connaissement; chacun de ces actes, en ce qui concerne le fret, peut remplacer l'autre; nous avons dit également que s'il n'existait même aucune convention écrite à cet égard, à moins de stipulation formelle énonçant que le fret des marchandises chargées serait gratuit, le prix devrait en être réglé d'après le cours.

L'article constate que la convention de louage peut s'appliquer à la totalité ou à une partie seulement du bâtiment.

Le louage d'un navire en totalité peut se faire au voyage, pour un temps limité ou au mois. Le louage pour partie du bâtiment peut se faire à forfait, au tonneau ou au quintal.

La convention, même pour la totalité du navire, ne comprend pas évidemment l'espace nécessaire aux agrès et apparaux, aux logements des gens de l'équipage, ni à la chambre du capitaine, dont l'usage lui permet de disposer à son profit, pour le transport des marchandises, soit lui appartenant, soit chargées par d'autres, pour lesquelles il perçoit le fret, sauf convention contraire.

Le Code, plus exigeant que l'ordonnance de 1681, veut qu'il y ait désignation du tonnage du vaisseau, et met ainsi l'art. 288 en harmonie avec les art. 273 et 281; il semble impossible de décider cependant qu'une omission à cet égard peut entraîner nullité : il en résulterait simplement que l'application de l'art. 289 deviendrait impossible; l'affréteur peut donc obliger le fréteur à déclarer le tonnage.

1878. L'affrétement est *au voyage*, lorsque le prix d'une somme déterminée d'avance, quelle que soit, du reste, la durée que les événements de la navigation pourront lui donner. La destination seule est fixée, et le

voyage comprend, sauf convention contraire, l'aller et le retour.

L'affrétement est *pour un temps limité*, lorsque, pendant un temps déterminé, un an par exemple, le navire est à la disposition de l'affréteur qui l'emploie à son gré : si, par suite d'événements de mer, l'affréteur ne l'a pas à sa disposition, au terme convenu, il y aurait lieu à indemnité, par suite de ce retard qui devrait être fixé en considération du tort qu'éprouverait le propriétaire ou tout au moins calculée, dans tous les cas, sur le même pied qu'avait été conclu le premier affrétement, dont la durée est ainsi prolongée.

L'affrétement au *mois*, dont il est question souvent dans le C. comm., est un affrétement à temps limité ; le prix est fixé à une somme déterminée pour chaque mois de voyage, quel que soit alors le trajet accompli. Tout mois commencé est réputé fini.

L'affrétement peut être également au tonneau et au quintal. Le tonneau représente un espace d'environ 42 pieds cubes, ancienne mesure, ou un poids de 1000 kilogrammes. Dans les transports par terre, le tonneau n'est considéré que comme unité de poids ; c'est au contraire plutôt comme mesure de capacité qu'il est envisagé dans le transport maritime. Dans l'affrétement au tonneau, le contrat désigne les marchandises qui doivent être chargées, et il ne serait pas permis de substituer les unes aux autres. Le quintal représente un poids de 100 livres métriques ou 50 kilogrammes. La différence entre ces deux modes d'affrétement n'est donc que dans l'affrétement au tonneau, et on a tenu compte de la nature de la marchandise et de l'espace qu'elle remplirait plus que de son poids ; dans l'affrétement au quintal, on ne tient compte que du poids.

L'affrétement est *à forfait*, lorsque le prix est fixé en bloc pour une certaine quantité de marchandises déterminée, sans être calculée à tant par tonneau ou par quintal.

Quand le navire n'est pas loué en totalité, l'affrétement est quelquefois à cueillette : « Voici ce que c'est que l'affrétement à cueillette, dit Locré. La règle générale est que le capitaine doit partir un jour fixé depuis le chargement, s'il n'en est empêché par cas de force majeure, et il ne peut refuser de charger, aussitôt que l'affrêteur lui envoie ses marchandises. Mais comme, hors le cas où le navire est affrété pour sa totalité, il est possible que le fréteur n'ait pas, au moment où il doit partir, complété son chargement pour tout le tonnage que comporte son vaisseau et qu'alors son départ lui causerait du préjudice, on a imaginé l'affrétement à cueillette, lequel le met à l'abri de cette sorte de dommage. Cette stipulation est une convention particulière, qu'on ajoute à l'affrétement, soit au tonneau, soit au quintal, soit de partie du navire, laquelle rend conditionnel l'affrétement principal; c'est-à-dire que le fréteur ne s'engage à prendre les marchandises de l'affréteur qu'autant que, par l'effet d'autres chartes-parties, il sera parvenu à compléter son chargement. Le chargement est réputé complet, lorsqu'il est arrivé à peu près aux trois quarts du tonnage » (1).

Par suite de ces règles, le retard apporté par le chargeur à compléter le chargement qu'il a promis, ne peut donner lieu contre lui à aucune indemnité, jusqu'à ce qu'il soit constant que le capitaine a recueilli assez de marchandises pour compléter ou à peu près son charge-

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 240.

ment; et, de son côté, le chargeur ne peut, jusqu'à ce moment, contraindre le capitaine à effectuer son départ ou à lui payer aucune indemnité (1). Toutefois, il est aisé de comprendre que cette situation ne peut, sans inconvénients, se prolonger trop longtemps, et presque toujours un délai est fixé après lequel le chargeur sera délié de son obligation. A défaut même de stipulation à cet égard, nous pensons que les affréteurs pourraient s'adresser aux tribunaux pour déterminer un délai dont l'expiration aurait pour effet de rompre le contrat (2).

L'ordonnance avait ajouté à cette énumération : *et en quelque autre manière que ce puisse être.* Cette disposition est de droit commun ; et quelque rares que soient sans doute les stipulations autres que celles qui sont énumérées dans cet article, il est certain qu'elles seraient parfaitement valables et devraient être exécutées, si elles n'étaient contraires ni à l'ordre public ni aux bonnes mœurs. Les cas les plus fréquents seront pour les espèces d'or ou d'argent ou autres effets précieux, ou bien pour certains objets dont le fret sera fixé à tant la pièce (3).

On peut aussi, pour certaines marchandises, non-seulement pour les liquides, mais aussi pour le blé et autres denrées, convenir du fret à l'hectolitre ; dans un chargement de cette espèce, le tribunal de commerce de Bordeaux décidait que le fret devait être payé sur le nombre d'hectolitres porté dans le connaissement et non d'après le nombre reconnu à l'arrivée et au déchargement (4).

1879. Le Code de commerce n'a point parlé de con-

---

(1) Trib. de Marseille, 22 mai 1845 ; Lehir, 45.2.526.
(2) Bédarride, n. 722.
(3) Valin, sur l'art. 2, tit. 3, liv. 3.
(4) Trib. de Bordeaux, 6 juin 1844 ; Lehir, 45.2.545.

ventions souvent usitées, et l'on peut dire journalières, qui interviennent pour le transport des passagers d'un lieu à un autre; les conditions se règlent de gré à gré, et les prix sur les lignes où sont établis des services de navires réguliers sont fixés par un tarif. Ces conventions doivent être assimilées à celles qui existent sur terre pour le transport des voyageurs. Les événements de la navigation peuvent cependant amener des complications particulières à cette espèce de transport.

A moins de conventions contraires, le passager, devant pourvoir à sa nourriture, embarque avec lui les vivres qui lui sont nécessaires pour la traversée ; si, par des accidents imprévus ou par la prolongation de la traversée, les provisions manquaient à un passager, par argument de l'art. 249, il semble naturel de décider que le capitaine serait obligé d'y pourvoir, moyennant une indemnité convenable (1). L'humanité, dans tous les cas, lui en ferait un devoir (2).

Dans la plupart des cas, une convention formelle met à la charge du capitaine la nourriture des passagers; les stipulations intervenues en règlent les conditions. « Une telle convention, a dit la Cour de Poitiers, est nécessairement aléatoire, et le capitaine du navire se soumet implicitement, vis-à-vis des passagers, à tous les événements qui peuvent arriver, même à ceux de force majeure; ainsi, et dans le cas d'une relâche, la nourriture des passagers qui ne peuvent plus la recevoir à bord et à la table du capitaine doit être à la charge dudit capitaine ; pour qu'il en fût autrement, il faudrait que, par la convention même, le cas eût été prévu et qu'il eût été

(1) Pardessus, n. 753.
(2) V. Code hollandais, art. 521 à 533.

stipulé qu'alors la dépense de la nourriture, indépendamment de la somme par eux payée au capitaine, serait particulièrement à leur charge ; » l'arrêt se fonde surtout, pour décider ainsi, sur cette considération que la convention pour le transport d'un passager à un lieu convenu est un affrétement au *voyage* et non au *mois* (1).

Si la relâche a été produite par le mauvais état du navire existant au départ et non amenée par les événements de mer, le voyageur peut demander la résiliation de la convention de passage, avec remboursement de la somme donnée à compte sur le prix convenu et les dépenses de logement et de nourriture, depuis le débarquement jusqu'au jour de la résolution (2). L'art. 297 est applicable.

Si la force majeure rompt le voyage avant le départ, l'armateur doit restituer la somme qui lui avait été payée d'avance par le passager (3).

Si le passager rompt le voyage ou meurt avant le départ, la moitié du prix convenu est due (C. comm., art. 288); si la rupture arrive après le départ, le prix entier du voyage est dû, à moins de convention contraire (C. comm., art. 293) (4).

Le droit de passage d'une femme embarquée n'augmente pas à raison de l'enfant dont elle accouche (5).

Le passager logé dans le vaisseau et transporté à un lieu déterminé pourrait, à quelques égards, être comparé au voyageur logé dans un hôtel garni, ou transporté par une entreprise de diligences ou de voitures publiques. L'assimilation devient surtout sensible quand il s'agit de

---

(1) Poitiers, 30 avril 1828. — *Sic*, Bruxelles, 27 mai 1848; Lehir, 49.2.39, et Code allemand, art. 672.

(2) Même arrêt.

(3) Code allemand, art. 669.

(4) Code allemand, art. 668.

(5) Valin, sur l'art. 48, tit. 3, liv. 3.

ces lignes régulières de bateaux à vapeur principalement destinés aux passagers. Cependant aucune loi n'a prononcé cette assimilation et n'a étendu les règles d'un cas à un autre. Les effets qui accompagnent le passager sont considérés comme des marchandises chargées et ne sont pas protégés par des règles particulières. Le passager est un chargeur pur et simple.

Pendant la traversée, les passagers sont soumis à l'autorité du capitaine.

Nous aurons occasion de parler de nouveau des passagers sous l'art. 296 ci-après.

1880. L'ord. de 1681 portait (art. 27, tit. 3, art. 5) défense de sous-fréter des navires à plus haut prix que celui qui était porté par le premier contrat, à peine de 100 livres d'amende et de plus grande punition, s'il y échet. Nous avons dit qu'une semblable règle ne pouvait plus être appliquée dans le silence absolu de la loi. Dans l'affrétement pour la totalité du navire surtout, l'occasion de sous-affréter peut se présenter.

Article 287.

Si le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

SOMMAIRE.

1881. Navire loué en totalité.

1881. Le texte de l'ordonnance avait permis que

Pothier discutât contre Valin si, dans le cas réglé aujourd'hui par l'art. 287, le capitaine pouvait prendre, même sans le consentement de l'affréteur, d'autres marchandises pour achever la charge, sous la seule obligation de lui tenir compte du fret; ou si, dans ce cas, l'affréteur peut le contraindre à les décharger; car étant locataire du navire entier, il n'est obligé d'y accorder aucune place à personne, quoiqu'il ne l'occupe pas; de même que le locataire d'un magasin entier n'est forcé d'accorder à personne les parties de ce magasin qu'il n'occupe pas, quelque loyer qu'il lui en coûte (1).

La rédaction de l'art. 287 ne laisse aucun doute que le Code de commerce a embrassé cette dernière opinion qui était enseignée par Pothier, et lorsque la loi dit que l'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement, elle suppose que le chargement supplémentaire a été fait du consentement de l'affréteur, locataire du navire entier; toute l'utilité de la jouissance du navire doit lui appartenir, à moins qu'il n'en ait fait remise expresse; elle ne pourrait jamais être présumée.

L'affrétement contracté par le capitaine, dans ce cas, serait radicalement nul.

Il ne semble pas possible de faire aucune distinction pour le cas où le capitaine charge des marchandises pour son propre compte; Valin émet encore une opinion contraire, justifiée peut-être par le texte de l'ordonnance, moins clair et moins explicite que l'art. 387 : cette doctrine ne peut être suivie (2).

Dans le cas où le capitaine affréterait à plus haut prix pour le chargement complémentaire que pour le charge-

---

(1) Valin, sur l'art. 2, tit. 3, liv. 3; Pothier, *Charte-partie*, n. 21.

(2) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 245; Dageville, t. 2, p. 386; Boulay-Paty, t. 2, p. 358.

ment principal, l'excédant, sans aucun doute, devrait appartenir également à l'affréteur, sauf conventions contraires. Il ne peut prendre des marchandises à un prix plus bas, sans y être formellement autorisé et à peine de répondre de la différence.

Si le capitaine a reçu mandat de compléter le chargement, sans qu'aucune instruction précise lui ait été donnée relativement aux sous-affrétements qu'il avait mission de faire, aucun reproche ne peut lui être adressé, ni aucune responsabilité lui être imposée à raison des contrats qu'il a faits, si l'on ne prouve qu'il a agi de mauvaise foi.

Si le navire n'était pas rempli et que les marchandises chargées ne fussent pas suffisantes pour répondre du fret, le capitaine pourrait exiger que le chargement fût complété jusqu'à concurrence ou exiger des sûretés.

Ces règles doivent être appliquées sauf, bien entendu, le droit réservé au capitaine par les usages, en ce qui concerne sa chambre, qui est toujours exceptée et dont il peut librement disposer, à moins de stipulation contraire (1).

Boulay-Paty a enseigné que l'article cesse d'être applicable en cours de voyage et s'il s'agit de passagers (2); le texte est trop formel pour autoriser aucune exception.

Si le navire n'est loué qu'en partie, il va de soi que l'affréteur n'a droit qu'à la partie louée et que le fréteur peut librement disposer du surplus.

Article 288.

L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de mar-

(1) Trib. de Marseille, 6 janv. 1822 (J.M.4.1.33), et tous les auteurs.
(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 360.

chandises portée par la charte-partie est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il porte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine.

SOMMAIRE.

1882. Affréteur n'ayant pas chargé la quantité de marchandises stipulées.
1883. Affréteur n'ayant rien chargé et qui rompt le voyage. Caractère de l'indemnité allouée dans ce cas au capitaine.
1884. Navire partant à non-charge. L'affréteur peut-il retirer les marchandises chargées.

1882. Cet article prévoit et règle diverses hypothèses.

L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises stipulées par la charte-partie n'en est pas moins tenu de payer le fret entier pour le chargement complet, qu'il pouvait et devait faire, la chose louée ayant été laissée à sa disposition. Toutefois, ainsi que Valin l'enseignait sur l'article correspondant de l'ordonnance, « il faut que le marchand ait été mis en demeure de charger, et que sur une assignation que le maître lui aura fait donner pour le faire condamner de charger, il soit intervenu un jugement qui l'ait effectivement condamné de charger dans un temps fixe et déterminé, et qui, faute par lui de satisfaire, ait permis au maître de faire

voile » (1). La mise en demeure, à défaut de condamnation, serait au moins nécessaire dans tous les cas, et pourrait sans doute, quelquefois au moins, être suffisante. Le capitaine qui aurait fait voile, sans que l'affréteur fût mis en demeure, non-seulement ne pourrait invoquer l'art. 288, mais s'exposerait à devoir lui-même des dommages-intérêts et à une responsabilité envers l'affréteur qui établirait un préjudice (2).

Le fret entier n'est adjugé au capitaine que par forme d'indemnité; s'il n'a souffert aucun préjudice, il ne peut donc élever de réclamation; ainsi, s'il a reçu, d'autre part, des marchandises en quantité suffisante pour achever la charge de son navire, l'affréteur ne serait tenu que de la différence, s'il y en a, ainsi que des frais de retardement; cette interprétation de Valin est admise par tous les auteurs (3).

Si au contraire l'affréteur charge davantage qu'il n'avait été convenu, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie; mais il ne faut pas croire que ce droit lui appartienne d'une manière absolue; il est évident qu'il ne peut agir ainsi qu'avec l'agrément du capitaine, et dans ce cas, s'il n'existe de nouvelles conventions très-expresses sur le prix, le chargeur ne serait pas admis à prouver par témoins ou simples présomptions contre le texte de la loi, qu'il est convenu de payer un moindre fret sur ces marchandises excédantes, quelles que fussent les variations qu'aurait éprouvées le cours du fret depuis la signature de la charte-partie. Mais le

---

(1) Sur l'art. 3, tit. 3, liv. 3. — *Sic*, Dageville, t. 2, p. 389; Boulay-Paty, t. 2, p. 365.

(2) Pothier, *Charte-partie*, n. 73; Boulay-Paty, t. 2, p. 365.

(3) Valin, *loc. cit.;* Delvincourt, t. 2, p. 293, note 1; Boulay-Paty, t. 2, p. 366; Dageville, t. 2, p. 390; Bédarride, n. 738.

capitaine, de son côté, pourrait-il, dans aucun cas, demander un fret plus élevé? Il semble juste de répondre négativement; il y a eu consentement tacite de sa part aux anciennes conditions, en laissant charger et n'exigeant pas une convention nouvelle (1).

1883. Si l'affréteur ne charge rien et rompt entièrement le voyage, l'article accorde au capitaine la moitié du fret qui aurait été dû, comme indemnité. C'est un forfait que la loi a établi elle-même; et soit que le capitaine n'éprouve réellement aucun préjudice, parce qu'il trouvera immédiatement un autre chargement, soit qu'il établisse qu'il supporte une perte excédant la somme qui lui est allouée, aucune réclamation ne peut être élevée de part ni d'autre.

Le capitaine, dans ce cas, n'a évidemment gagné encore aucune partie du fret; quelle que soit l'expression dont s'est servie la loi, la somme allouée ne perd pas son caractère de simple indemnité, et la créance ne jouit d'aucun des priviléges attachés à celles qui résultent d'un fret gagné; elle ne donne lieu qu'à une simple action personnelle; les auteurs sont unanimes pour le décider ainsi.

1884. Le dernier alinéa de l'art. 288 porte que si le navire a reçu une partie de son chargement et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine. Cette disposition ne fait que répéter en d'autres termes la décision portée dans le premier paragraphe, et doit être appliquée de la même manière et sous les mêmes distinctions. Il n'y est fait exception, comme nous le verrons sous l'art. 291, que si le vaisseau est chargé à cueillette. Sans doute, dans la pensée de la loi, la

---

(1) Valin, *loc. cit.*; Boulay-Paty, t. 2, p. 367.

première disposition s'applique au chargement d'une quantité déterminée de marchandises; la seconde, à l'affrétement d'une partie du navire.

Valin et Pothier enseignaient une règle différente et n'imposaient au chargeur que l'obligation de payer la moitié du fret (1). Les termes précis et absolus du Code de commerce semblent à M. Dalloz repousser cette opinion (2) : aucun doute ne peut exister à cet égard; mais la rédaction de l'art. 6, tit. 3, liv. 3 de l'ordonnance, différente de l'art. 288, explique très-bien cette contrariété de doctrine, et il n'avait pas échappé à Valin que cette disposition était en opposition avec l'art. 3 de l'ordonnance dont les premiers paragraphes de l'art. 288 ont reproduit les termes; cette observation a été faite également par M. Begouen au Conseil d'Etat (3).

Dageville demande si l'affréteur qui a chargé une partie de ses marchandises est autorisé à les faire décharger avant le départ, en payant les frais de charge et de décharge, afin de n'être plus tenu qu'à payer le demi-fret pour l'entier chargement auquel il s'était obligé : « On peut dire, fait observer Dageville, qu'en faisant mettre à terre le chargement commencé, le capitaine ne sera point lésé, qu'il se trouvera au même état qu'il eût été si l'affréteur n'avait rien chargé » (4). Nous pensons comme cet auteur, néanmoins, que la loi doit être strictement appliquée et selon ses termes; ce serait y ajouter que permettre au chargeur de retirer du vaisseau les marchandises qui y ont été placées. La loi a prévu et réglé les deux hypothèses.

---

(1) Valin, sur l'art. 6, tit. 3, liv. 3 ; Pothier, *Charte-partie*, n. 81.
(2) Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 1002.
(3) Procès-verbaux, 21 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 353.
(4) T. 2, p. 391.

Cet article devrait être appliqué dans le cas où le bâtiment aurait été affrété pour embarquer des passagers.

Article 289.

Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur.

Article 290.

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

SOMMAIRE.

1885. L'art. 289 est applicable dans tous les cas où la déclaration inexacte nuit à l'affréteur.

1886. La loi a prévu dans l'art. 290 le seul cas où le capitaine puisse être excusé ; fret réglé pour le vaisseau entier.

1885. L'art. 289 peut être regardé comme la sanction de la disposition des art. 273 et 286, qui obligent le capitaine à désigner au chargeur le tonnage du vaisseau ; il est soumis, si sa déclaration est inexacte, à des dommages-intérêts envers l'affréteur : l'article ne distingue pas entre l'erreur ou la fraude; même dans le premier cas, il y a faute par négligence, et c'est le capitaine et non l'affréteur qui doit en souffrir (1).

L'affréteur est tenu, pour réclamer une indemnité, de prouver un dommage, et, si le dommage existe, les dom-

---

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 250 ; Dageville, t. 2, p. 393; Boulay-Paty, t. 2, p. 346.

mages-intérêts sont dus, que le navire ait été loué en totalité ou partiellement. Ainsi, il serait sans action si, malgré l'inexactitude de la déclaration, le vaisseau pouvait, sans être surchargé, recevoir les marchandises qu'il devait prendre. La disposition de l'art. 289 est également applicable toutes les fois que le capitaine, même sans erreur sur la déclaration de tonnage, ne peut tenir ses engagements. « La faute est la même, en effet, dit Valin, de déclarer le navire d'un plus grand port qu'il n'est réellement, et de s'engager, par une fausse opération, de recevoir des marchandises au delà de ce même port » (1). Du reste, les chargeurs qui auraient chargé les premiers resteraient en possession des places occupées par eux, quelle que fût la date des contrats; si personne n'a chargé, la préférence est due à ceux dont les contrats portent la plus ancienne date (2).

Les dommages-intérêts, quand il en est dû, doivent être évalués d'après les principes du droit commun établis par les art. 1149 à 1151, C. civ. (3).

Il n'y a aucune distinction à faire, quelle que soit la nature de l'affrétement du navire.

Rarement la déclaration que le port du navire est plus petit qu'il n'est réellement, nuirait à l'affréteur; si le cas se réalisait toutefois, l'inexactitude de la déclaration sur ce point donnerait ouverture à l'action en dommages-intérêts (4).

L'affréteur qui s'est engagé à fournir un chargement

---

(1) Valin, sur l'art. 4, tit. 3, liv. 3; Locré, *loc. cit.*; Pardessus, n. 709; Boulay-Paty, t. 2, p. 346.

(2) Delvincourt, t. 2, p. 283; Pardessus, n. 709; Boulay-Paty, t. 2, p. 353; Bédarride, n. 747.

(3) Locré, *loc. cit.*; Boulay-Paty, t. 2, p. 347 et suiv.; Dageville, t. 2, p. 394.

(4) Pothier, *Charte-partie*, n. 44; Boulay-Paty, t. 2, p. 351; Pardessus, n. 709.

égal à la contenance déclarée et à payer au besoin le vide pour le plein, ne pourrait, en aucun cas, être tenu ni à fournir un chargement excédant la capacité déclarée, ni à payer le vide qui excéderait cette mesure; aucun doute ne peut exister à cet égard; mais le capitaine pourra utiliser l'excédant de contenance dans ce cas, même sans le consentement de l'affréteur et sur le refus de celui-ci de compléter le chargement, en évitant de lui causer aucun tort : on peut citer cependant des jugements qui ont obligé l'affréteur à donner l'excédant de la contenance déclarée (1); mais une semblable doctrine ne peut être suivie (2).

1886. La loi a prévu le cas où l'erreur n'excéderait pas un quarantième ou bien que la déclaration serait conforme au certificat de jauge; elle serait, soit trop légère dans le premier cas, soit trop difficile à constater ou trop excusable dans le second, pour que les dommages-intérêts fussent dus, « sans préjudice, dit Pardessus, du droit que cet affréteur aurait de prouver contre le fréteur qu'il connaissait l'erreur et qu'il n'en a pas moins énoncé le port du navire, suivant le certificat erroné » (3); dans ce cas, il semble juste de décider diversement, selon qu'il y a erreur ou dol.

Dans tous les cas où la demande de l'affréteur est fondée, le capitaine ne peut invoquer cette tolérance du quarantième pour s'exonérer en proportion de cette limite; la tolérance est établie pour éviter le procès et cesse d'être admise quand la demande est justifiée.

---

(1) Trib. de Marseille, 23 nov. 1836 (J.M.36.1.230; Trib. du Havre, 5 août 1845; Lehir, 45.2.427.

(2) Trib. de Marseille, 3 oct. 1825, et 23 sept. 1836 (J.M., t. 6.1.294, et 16. 1.99).

(3) Pardessus, n. 709.

Si le fret a été réglé pour tout le vaisseau à une certaine somme, dit Pothier, le capitaine n'est pas fondé à prétendre une augmentation de fret pour raison de plus de contenance, car il a loué son vaisseau en entier sans en rien réserver, pour le prix porté au contrat. Mais si le fret était réglé à tant du tonneau, l'affréteur devrait autant de fret qu'il occuperait de tonneaux par ses marchandises, même, bien entendu, au delà de la contenance déclarée; mais nous croyons plus équitable de ne pas admettre la distinction proposée par Pothier et de soumettre l'affréteur à payer l'excédant dans tous les cas où il en profite; le capitaine ne peut souffrir de l'erreur qu'il a commise au delà de ce que prescrit le texte de l'art. 289, qui cesse complétement d'être applicable dans cette hypothèse (1).

Article 291.

Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, et ceux de retardement.

SOMMAIRE.

1887. Règles particulières en ce qui concerne le chargement à cueillette.

1887. Le dernier paragraphe de l'art. 288 reçoit une limitation, quand le navire est chargé à cueillette,

---

(1) *Charte-partie*, n. 44; Boulay-Paty, t. 2, p. 351; Dageville, t. 2, p. 397; Delvincourt, t. 2, p. 276, note 2; Bédarride, n. 748.

soit au quintal, soit au tonneau ou au mètre cube, soit à forfait; ce mode est assez favorable au capitaine pour qu'il ait paru équitable de permettre au chargeur de rompre le voyage, même après avoir donné une partie de son chargement en ne payant que le demi-fret. La disposition de l'ordonnance de 1681, qui n'avait pas limité ce privilége accordé au chargeur au seul et unique cas du chargement à cueillette, devait à bon droit exciter la surprise de Valin. Le chargeur doit, en outre, supporter les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, ainsi que ceux du retardement, afin que le capitaine touche en entier la somme qui lui est allouée comme indemnité. En effet, l'indemnité du demi-fret est accordée pour l'inexécution de la convention seulement; le chargeur doit, en outre, couvrir l'armateur de tous les dommages que les retards qu'il lui occasionne peuvent lui avoir causés (1).

L'art. 288 ci-dessus a établi en faveur du chargeur une exception aux règles du droit, en permettant que l'une des parties puisse, moyennant une indemnité fixée d'avance par la loi, rompre le contrat, lorsqu'il n'a reçu encore de sa part aucun commencement d'exécution.

Si le contrat a reçu un commencement d'exécution, les clauses peuvent en être exigées contre le chargeur dans toute leur rigueur, et il doit le fret entier pour la partie non chargée.

L'art. 291, pour le cas qu'il a prévu, efface cette distinction; dans l'un et l'autre cas le chargeur peut rompre le contrat en payant le demi-fret.

S'il peut rompre le contrat en partie exécuté, peut-il

---

(1) Begouen, procès-verbaux, 21 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 354.

également le modifier sous la même peine et en payant le demi-fret pour la partie du chargement qu'il ne donnerait pas ? Le capitaine ne peut plus invoquer l'art. 288, et l'art. 291 est muet. Pour résoudre la question, il faut laisser de côté les principes généraux du droit, puisqu'ils ne permettent ni la résiliation ni la modification ; il faut se mettre au point de vue de la loi spéciale écrite, en tenant compte de l'avantage que retire le capitaine du chargement à cueillette ; et nous sommes alors naturellement amené à dire avec Valin : « Si, après avoir tout chargé, le marchand peut retirer une partie de ses marchandises, en payant seulement la moitié de leur fret, il est évident, par identité de raison, qu'il peut refuser de compléter son chargement en payant tout de même la moitié du fret de ce qui manque pour l'accomplir » (1).

Nous répéterons ici ce que nous avons dit en expliquant le troisième paragraphe de l'art. 288 ; c'est que le droit accordé au chargeur est absolu ; il n'est tenu à donner aucun motif à l'appui de sa détermination ; d'un autre côté, le demi-fret est dû au capitaine alors même qu'il n'éprouverait aucun préjudice et sans qu'il puisse réclamer, en aucun cas, une indemnité plus élevée ; et tous les auteurs sont également d'accord pour décider que cette créance ne jouit pas du privilége accordé par l'art. 307, C. comm., et ne donne qu'une action personnelle contre l'affréteur.

La faculté accordée par l'art. 291 ne peut être exercée qu'*avant le départ* du navire ; plus tard, l'art 293 ci-après devient applicable.

La Cour de Paris a jugé avec raison que le navire devait être réputé parti dans le sens de l'art. 291, lorsqu'il

---

(1) Valin, sur l'art. 6, tit. 3, liv. 3. — *Contrà*, Bédarride, n. 752.

est arrimé, expédié en douane et qu'il attend la marée pour mettre à la voile. Le chargeur n'a plus la faculté de retirer sa marchandise en payant le demi-fret (1).

M. Bédarride combat cette doctrine ; selon lui, ce n'est précisément que pour l'hypothèse jugée par la Cour de Paris que l'art. 291 met à la charge de l'affréteur les frais de retardement (2). Il est de principe que, dans les circonstances relatées par l'arrêt, le navire doit être réputé parti ; et les frais de retard peuvent tout aussi bien exister quand le chargement étant complet ou sur le quai prêt à être embarqué, le capitaine se dispose à prendre ses expéditions en douane.

Si des reproches pouvaient être adressés au capitaine retardant à dessein son complet chargement et empêchant par son fait le départ, il pourrait, sur la poursuite des chargeurs, être mis en demeure de faire voile ou condamné à décharger à ses frais les marchandises embarquées sans toucher le demi-fret et même à tous dommages-intérêts. Nous ne pouvons admettre, en effet, que le contrat soit formé sous une condition purement potestative de la part du capitaine.

L'article ne peut évidemment être appliqué, si l'affrétement est de la totalité du navire.

Article 292.

Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans

---

(1) Paris, 27 nov. 1847 (D.P.48.2.90).

(2) Bédarride, n. 750. — *Contrà*, Dageville, t. 2, p. 400 ; *Journ. de Marseille*, t. 4.1.268.

le même lieu pour les marchandises de même nature.

SOMMAIRE.

1888. L'article 292 décide soit au lieu même du chargement, soit en cours de voyage ; mais le droit du capitaine n'est point le même dans les deux cas.

1889. La règle peut-elle changer si le navire entier a été loué à un seul affréteur ? Exécution des lois de douane.

1888. L'article complétant le texte de l'ordonnance (art. 7, tit. 3, liv. 3) a dit expressément que le capitaine ne pourrait faire mettre à terre les marchandises trouvées dans son navire que dans *le lieu du chargement,* quel que soit le moment où il viendra à découvrir ces objets placés à bord à son insu ; après sommation faite au propriétaire, il doit se faire autoriser par le tribunal à les déposer dans un lieu désigné ; plus tard, il peut seulement en prendre le fret au plus haut prix : « L'alternative que donne cet article au capitaine, disait la Cour de Rennes, ne peut avoir lieu qu'avant le départ ; dès que le navire a mis à la voile, il ne lui reste plus que le droit de se faire payer le fret au plus haut prix ; il n'aurait celui de mettre à terre les marchandises non déclarées que dans le cas où le navire s'en trouverait réellement surchargé » (1).

La rédaction définitive a consacré l'opinion de Valin reproduite par la Cour de Rennes ; il faut également décider avec cet auteur que, dans le cas de surcharge, le capitaine qui ne s'aperçoit du chargement clandestin qu'après le départ du navire, pourrait, sur l'avis de l'équipage qu'il devrait consulter, pour mettre sa responsabilité à l'abri, non-seulement décharger les marchan-

(1) Observ., t. 1er, p. 338 et suiv.

dises en cours de voyage chez une personne solvable, en donnant avis au propriétaire, mais les jeter même en pleine mer, s'il y a danger pour le navire à retarder jusqu'au premier port où il sera possible d'aborder (1).

Si les marchandises ont été jetées à la mer, le capitaine doit faire sa déclaration au premier port de relâche; il doit également, s'il les laisse en dépôt en cours de voyage, le déclarer au juge du lieu en France et au consul en pays étranger. Une disposition spéciale pour ces cas exceptionnels, ajoutée à l'art. 292, a paru inutile; les règles générales qui résultent des art. 224, 242 et suiv., suffisent pour obliger le capitaine à s'acquitter de ce devoir.

1889. « Ce que nous venons de dire, ajoute Pothier, a lieu lorsque le vaisseau a été loué à plusieurs marchands au tonneau ou au quintal; mais lorsqu'il a été loué en entier à un affréteur, le maître peut avoir une juste cause pour décharger à terre, dans le premier port où il relâchera, les marchandises qui ont été chargées par un autre, à son insu, quoiqu'il ne s'en soit aperçu que depuis le départ et qu'elles ne surchargent point le vaisseau; car si ce sont des marchandises qui, étant portées avec celles de l'affréteur au lieu de la destination du navire, pourraient nuire au débit de celles de l'affréteur, le maître a intérêt, dans ce cas, de les décharger à terre, parce qu'en les portant sur le navire loué en entier à l'affréteur jusqu'au lieu de la destination sans son consentement, il s'exposerait à être tenu envers lui des dommages-intérêts qu'il en souffrirait » (2). L'action en dommages-intérêts serait ouverte dans tous les cas contre

(1) Valin, sur l'art. 7, tit. 3, liv. 3; Locré, t. 3, p. 261; Delvincourt, t. 2, p. 280, note 1; Dageville, t. 2, p. 403; Boulay-Paty, t. 2, p. 374.

(2) *Charte-partie*, n. 12. — *Sic*, Bédarride, n. 760,

le chargeur clandestin, s'il était bien démontré, en effet, que l'affréteur doit éprouver un préjudice réel, et surtout si c'était une pensée de concurrence déloyale qui l'avait fait agir (1); car sous l'empire du Code de commerce, dont la disposition formelle ne permet le déchargement qu'au lieu du départ, la règle enseignée par Pothier ne devrait être suivie qu'avec une extrême circonspection.

La loi ne s'est pas occupée des conséquences que peut avoir le chargement clandestin relativement à l'exécution des lois de douane : en matière fiscale, le fait est considéré beaucoup plus que l'intention, et le capitaine coupable au moins d'un défaut de surveillance pourrait être tenu personnellement des amendes et autres frais, sauf son recours contre le chargeur.

Il est hors de doute que pour se soustraire aux conséquences qui le menacent dans ce cas, il pourrait décharger les marchandises en tout lieu.

Article 293.

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

SOMMAIRE.

1890. L'article n'est pas applicable, si le déchargement est rendu nécessaire par la faute du capitaine.

1891. Cas où les marchandises sont retirées parce qu'elles ont été endommagées par fortune de mer.

---

(1) Dageville, t. 2, p. 404; Boulay-Paty, t. 2, p. 377.

1890. Lorsque le voyage est commencé, il n'y a plus aucune distinction à faire entre les divers modes d'affrétement, et si le chargeur retire ses marchandises, il doit, dans tous les cas, payer le fret entier. Mais les auteurs décident toutefois que le capitaine ne jouit du privilége que lui accorde l'art. 307, que pour la portion du fret due en raison de la route déjà parcourue; pour le surplus, il n'a qu'une action personnelle en indemnité.

La seule circonstance qui puisse affranchir le chargeur de cette obligation sont les faits ou les fautes du capitaine : « Le fait du maître, dit Valin, peut procéder, ou du mauvais état de son navire qui se trouve incapable de naviguer davantage par sa vétusté, ou de ce que le maître change de route ou allonge trop le voyage par des escales, dont il n'a pas prévenu le chargeur. Dans tous les cas, il est juste que le chargeur puisse retirer ses marchandises sans *payer aucun fret*, et même de lui adjuger des *dommages-intérêts* contre le maître » (1). Cette doctrine est enseignée par tous les auteurs.

Il pourra donc y avoir difficulté quelquefois peut-être pour déterminer quels sont les faits et les fautes du capitaine autorisant le chargeur à retirer ses marchandises; l'énumération donnée par Valin n'a évidemment rien de limitatif; mais la question une fois tranchée contre le capitaine, il est hors de doute, quelles que soient les expressions peut-être impropres employées par l'art. 293, que non-seulement il est responsable de tous les frais de déchargement, mais de plein droit, encore privé du fret qui lui aurait été dû, et soumis, en outre, s'il y avait lieu, à des dommages-intérêts plus considérables, en vertu des principes généraux rappelés par l'art. 221

(1) Sur l'art. 8, tit. 3, liv. 3. — *Sic*, Pothier, *Charte-partie*, n. 74.

ci-dessus, au texte duquel il n'est nullement dérogé.

Le capitaine ne pourrait répondre des retards occasionnés par force majeure.

1891. Le cas peut se présenter où les marchandises seront retirées pour une cause autre que celles qui sont expressément prévues par l'article ; c'est lorsqu'elles ont été endommagées à tel point par fortune de mer, qu'il a été légalement constaté qu'il y a nécessité de les vendre. On a dit qu'il y a force majeure en semblable circonstance, dont le chargeur ni le capitaine ne doit répondre, et que le fret n'est dû que jusqu'au lieu où les marchandises ont été déchargées (*suprà*, n. 1855). « Ces mots, le *chargeur qui retire ses marchandises*, lit-on dans un arrêt de la Cour de Rennes, font assez connaître qu'il s'agit du cas où le chargeur prend volontairement cette détermination et non de celui où un événement de force majeure met dans la nécessité de débarquer les marchandises chargées et s'oppose à ce qu'elles soient conduites au lieu pour lequel elles étaient destinées ; le chargeur qui éprouve dans de telles circonstances une perte sur sa marchandise, ne peut répondre envers le capitaine du navire de la perte que celui-ci éprouve de son côté sur son fret ; autrement ce serait condamner le chargeur à des dommages-intérêts envers celui-ci pour un événement de force majeure, dont aucun d'eux ne doit répondre vis-à-vis de l'autre. »

La Cour de cassation n'a point décidé cette question d'une manière très-nette, quoiqu'elle ait rejeté le pourvoi formé contre ce dernier arrêt ; mais elle semble favorable à cette opinion qui avait été soutenue par Valin (1).

---

(1) Rennes, 19 août 1839 et 30 juill. 1841 ; Cass., 2 mai 1843 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1015 ; Valin, art. 9, tit. 1er, liv. 3.

Cependant ce système n'est pas sans difficulté, et Boulay-Paty, suivi par M. Bédarride, soutiennent un avis contraire, auquel nous croyons devoir nous rallier (1). La Cour de Bordeaux, appelée à se prononcer sur la question, disait avec raison : « Le fréteur a pleinement rempli son engagement, puisque le voyage convenu a été accompli et que ni le navire ni le capitaine n'ont fait défaut à la marchandise (2). C'est en effet les marchandises qui ont fait défaut au navire ; si l'affréteur les a retirées, parce qu'au lieu de relâche il trouve l'occasion de les vendre avec plus d'avantage, ou le moyen de subir une moindre perte, qu'en les laissant conduire au lieu de destination, la position est la même; c'est, dans l'un et l'autre cas, l'intérêt exclusif de la marchandise qui amène la décision; et le capitaine exempt de toute faute ne peut être victime de cette détermination. Quand il y a cas fortuit dont personne ne peut répondre, la perte doit retomber uniquement sur le propriétaire de la chose, sauf l'assurance, qui peut en avoir été faite. L'art. 296 ci-après peut également être cité à l'appui de cette opinion.

Le capitaine est en voyage le représentant de l'affréteur comme de l'armement; si le cas que nous avons prévu se réalise, il devra donc faire ce que le propriétaire des marchandises aurait fait lui-même, et vendre en cours de voyage les marchandises qui ne pourraient, sans une dépréciation très-grande, arriver jusqu'au lieu de destination ; mais représentant l'armement au même titre, il serait, dans un système contraire à celui que nous adoptons, dans cette alternative ou de sacrifier l'armateur au

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 384; Bédarride, n. 784.
(2) Bordeaux, 30 nov. 1848 (D.P.49.2.233).

propriétaire des marchandises, ou de sacrifier celui-ci à l'intérêt de l'armateur, à qui le fret entier ne serait dû qu'en conduisant au lieu de destination les marchandises menacées d'une détérioration considérable. On ne peut lui imposer une semblable situation. Les arrêts de la Cour de Rennes, qui semblent contraires, ont peut-être été déterminés exclusivement par les circonstances particulières aux espèces portées devant elle ; il est certain que la Cour de cassation a fondé le rejet du pourvoi sur ces circonstances appréciées en fait, et dont l'examen ne pouvait lui appartenir.

La question de principe une fois décidée, et la vente des marchandises avariées faite en cours de voyage étant admise comme un acte de bonne administration, il n'y a pas à rechercher quel emploi a été fait, par le capitaine, des fonds qui sont provenus de cette opération : qu'ils soient restés entre ses mains comme mandataire de l'affréteur ; ou qu'ayant besoin d'argent, il les ait employés pour subvenir aux nécessités pressantes du navire, pour lesquelles l'art. 298 ci-après l'autorisait à vendre les marchandises du chargement, ces circonstances ne présentent aucun intérêt.

La décision sera donc la même, soit que l'affréteur lui-même demande à décharger ses marchandises avariées par fortune de mer et hors d'état, sans se perdre entièrement, de continuer le voyage, soit que le capitaine agisse comme son mandataire, soit que les marchandises avariées soient vendues par celui-ci pour subvenir aux nécessités du navire (1).

L'article ne cesse pas d'être applicable, même dans le

---

(1) Trib. de Marseille, 17 juin 1851 ; 29 oct. 1855 ; 3 avril 1857 (J.M.55.1.344 ; 57.1.145 et 149) ; Trib. du Havre, 19 juin 1855 (J.H.55.1.131).

cas où tous les chargeurs étant d'accord, le déchargement est complet : il faudrait une disposition expresse de la loi pour permettre à l'une des parties de modifier ou de rompre le contrat; l'art. 293, au contraire, est général et absolu : en fait, il peut arriver que le capitaine ne retire aucun avantage de ce déchargement prématuré (1).

Article 294.

Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Article 295.

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

SOMMAIRE.

1892. Règles à suivre si le capitaine souffre des faits de l'affréteur.
1893. Règles à suivre si l'affréteur souffre des faits du capitaine. Force majeure. Faute de l'armateur.

1892. L'affréteur ne doit pas souffrir des fautes du capitaine, et, par réciprocité, ne doit pas lui nuire ; si,

---

(1) Bédarride, n. 756.

au lieu du départ, il n'a pas chargé ses marchandises au jour convenu ; si, au lieu de relâche, il décharge, vend et recharge des marchandises et amène un retard qui n'a pas été prévu et stipulé dans la charte-partie ; si, à l'arrivée, la décharge de ses marchandises est retardée par sa faute, ou parce qu'elles sont saisies par ses créanciers, ou parce qu'elles sont prohibées ou déclarées contrebande de guerre ; dans tous les cas, enfin, où il fait subir par son fait au capitaine un retard préjudiciable, sans que le capitaine soit complice, il doit lui payer, outre le fret entier, les frais du retardement qu'il lui a causé ; c'était déjà la disposition de l'ord. de 1861 (1).

Quand le navire a été frété pour l'aller et le retour, nous avons eu souvent occasion de dire que les deux trajets ne formaient qu'un seul voyage indivisible en droit ; l'affréteur, par suite, n'est pas autorisé, en déclarant qu'il ne veut rien charger pour le retour, à invoquer l'art. 288 et à ne payer que le demi-fret ; le voyage est commencé et à moitié accompli, le fret convenu est donc dû en entier au capitaine.

Dans le cas prévu par le deuxième paragraphe de l'art. 294, l'affréteur doit, en outre, comme dans les cas prévus par le premier paragraphe, les frais de retardement si, par son fait, le départ du navire a été différé, soit dans l'espoir de trouver un chargement de retour, soit par tout autre motif.

Le projet du Code de commerce portait : *l'intérêt du retardement*, au lieu *des frais de retardement*, qu'on trouve dans le premier paragraphe : « Ces mots, disait la Cour de Rennes, pourraient être diversement interprétés. Les uns croiront que le capitaine n'a droit de prétendre

(1) Liv. 3, tit. 3, art. 9.

d'autre dédommagement que l'intérêt du fret pendant le retard qu'a éprouvé le navire, en attendant un chargement pour le retour. L'opinion des autres sera, qu'outre le fret entier, le capitaine doit être indemnisé du retard. Ce sera un simple intérêt, selon les uns, et, selon les autres, des dommages-intérêts que le capitaine aura à prétendre (1).

La rédaction définitive enlève toute équivoque en mettant : *les frais du retardement*, et c'est dans le même sens que doit être entendu le second paragraphe, quoique l'on ait omis de lui faire subir la même correction; l'intention du législateur avait été suffisamment indiquée.

« Cependant, dit Valin, comme la loi n'a en vue absolument que le juste dédommagement qui est dû au maître, le marchand chargeur qui aura manqué à son engagement pour le retour ne paiera le fret entier pour le retour qu'autant que le maître n'aura pas trouvé à compléter son chargement et qu'à proportion de ce qui y manquera (2). » Cette opinion est adoptée par tous les auteurs et ne peut faire difficulté.

1893. Les mêmes principes sont applicables, si le retard ou l'arrêt, au départ, pendant la route, ou au lieu de la décharge, provient du capitaine, et il doit des dommages-intérêts à l'affréteur, soit qu'il ait négligé de se procurer ses expéditions, de mettre à la voile, quand il le devait; soit qu'il ait relâché sans nécessité ou fait escale sans y être autorisé, soit qu'il n'eût que des pièces irrégulières à bord qui aient entravé sa libre navigation, sans préjudice de ce qu'il pourrait devoir à l'armateur et dont il n'est pas question ici.

---

(1) Observ., t. 1er, p. 339.
(2) Sur l'art. 9, tit. 3, liv. 3.

Lorsque les dommages-intérêts sont dus par le capitaine, la loi exige que les juges ne prononcent que sur le rapport d'experts; sans doute, ils eussent été consultés, parce que la fixation des dommages-intérêts, dans ce cas, présente plus de difficulté et qu'ils ne peuvent être aussi aisément appréciés que de simples frais de retardement; l'indemnité, en effet, doit comprendre non-seulement la perte effective que le chargeur éprouve, mais les gains dont il est privé, sauf au tribunal à décider selon sa propre appréciation, après avoir été éclairé par l'avis des experts (C. proc. civ., art. 323). La loi est positive et doit être suivie, mais il ne serait pas permis d'y ajouter et de substituer, par exemple, le jugement par arbitres au rapport d'experts dont parle le texte (1).

L'art. 295 ne prévoit que les retards qui proviennent du fait du capitaine; le voyage peut également être retardé par le fait de l'armateur; dans ce cas, il est évident que le capitaine, qui n'a fait qu'exécuter les ordres de l'armateur, n'est point passible personnellement des dommages-intérêts dus à l'affréteur; mais l'art. 295 n'a pas voulu régler cette hypothèse, et c'est en vertu d'autres principes et du droit commun que l'affréteur obtiendrait l'indemnité qui lui est due, s'il s'adressait directement à l'armateur, ou que serait réservé le recours du capitaine contre lui.

Les art. 294 et 295 ne pourraient être appliqués, si le retard provenait d'une force majeure, sauf à celui qui invoquerait cette exception pour repousser l'action dirigée contre lui, à la prouver.

La quarantaine imposée au navire ou à la cargaison ne peut donner lieu, de part ni d'autre, à une demande

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 395; Dageville, t. 2, p. 414; Dalloz, *Rép.*, n. 972.

d'indemnité, à moins toutefois qu'elle n'eût été rendue nécessaire par le fait de l'affréteur ou du capitaine.

Article 296.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

SOMMAIRE.

1894. L'art. 296 suppose que le navire est parti en bon état, et qu'il n'existe aucune stipulation particulière en faveur du chargeur.

1895. Que décider si le navire a besoin de travaux qui ne puissent être achevés dans un court délai?

1896. Le capitaine est tenu de louer un autre navire. A quel titre cette obligation lui est-elle imposée?

1897. Le nouveau contrat d'affrétement peut stipuler un fret plus élevé ou moins élevé. Règle en ce qui concerne l'affréteur.

1898. Le fret est dû à proportion de ce que le voyage est avancé, et cette règle est étendue aux passagers.

1894. L'article, conforme à ce que prescrivait l'ordonnance de 1681, suppose que le navire est parti en bon état et que la nécessité de radoub ne vient que du dommage qu'il a reçu, soit par la tempête ou le gros temps qu'il a essuyé dans sa route, soit pour avoir touché ou échoué, soit par suite de toute autre fortune de mer, qui ne peut être imputée à la faute du capitaine; dans ce cas, le retardement provenant de force majeure ou procédant de cas fortuit, le capitaine ni l'affréteur ne se doivent aucune garantie de part ni d'autre. En outre, si, pour le radoub du navire, il y a nécessité de déchar-

ger les marchandises, la décharge comme le rechargement plus tard sont aux frais de l'affréteur (1).

Lorsque le chargeur retire ses marchandises, le capitaine ne peut prétendre à aucune indemnité, bien que les réparations aient été retardées par suite du déchargement, si le propriétaire, en agissant ainsi, n'a fait qu'user du droit qui lui appartenait (2).

1895. Si le navire ne peut être radoubé, la disposition n'est évidemment plus applicable; mais il semble nécessaire d'étendre encore cette disposition trop concise de la loi : « L'art. 296, sainement entendu, a dit la Cour de Rennes, n'oblige les affréteurs à attendre le radoub du navire que dans le cas où il peut être achevé dans un court délai, sans vouloir les priver de la jouissance de leurs marchandises pendant un long espace de temps et les exposer ainsi aux pertes qu'ils pourraient éprouver sur la valeur du chargement » (3). Il faut donc admettre que si le radoub doit exiger un temps trop long, les affréteurs peuvent rompre le voyage, en ne payant le fret qu'en proportion de ce que le voyage est avancé. C'était l'avis de Valin (4), qui oblige l'affréteur à attendre le radoub, *si tant est qu'il puisse être fait promptement;* et à cet effet, dit-il, avant de commencer à travailler au radoub, il est nécessaire de faire faire la visite du navire par experts, qui en rendront leur rapport en forme (5).

---

(1) Valin, sur l'art. 11, tit. 3, liv. 3; Boulay-Paty, t. 2, p. 401; Dageville, t. 2, p. 416; Bédarride, n. 768.

(2) Cass., 30 janv. 1856 (S.56.1.721).

(3) Rennes, 19 août 1831; Dalloz, *Droit marit.*, n. 976; et Cass., 15 mars 1859 (S.60.1.446). — *Contrà*, Bédarride, n. 771.

(4) *Sic*, Jugem. d'Oléron, art. 4; Ord. de Wisby, art. 18; Casaregis, *Disc.* 22, n. 53.

(5) Valin, *loc. cit.*

Selon M. Bédarride, toutefois, cette règle ne blesserait pas seulement le texte de la loi, elle en méconnaît, en outre, formellement l'esprit, en mettant *la force majeure à la charge exclusive de l'armement*. Nous avons rappelé avec M. Bédarride, sous l'art. 293, que dans le cas fortuit, dont personne ne doit répondre, la perte doit retomber uniquement sur le propriétaire de la chose; c'est ce principe que nous invoquons encore, et qui ne peut cesser d'être vrai à trois articles de distance; en droit rigoureux, puisque le fréteur est mis dans la nécessité de modifier les conditions du contrat, le contrat devrait être résilié sans dommages-intérêts. La loi cependant, plus favorable à l'armateur, oblige l'affréteur à attendre le radoub, et si le navire ne peut être radoubé, à payer un fret proportionnel. Mais cette exception aux règles du droit commun ne peut être étendue, et si le navire a besoin de travaux considérables et excédant un simple radoub, l'affréteur, qui devra, dans tous les cas, payer un fret proportionnel, sans retirer peut-être aucun avantage du trajet parcouru, ne peut être soumis à un sacrifice plus grand dans de semblables circonstances. On doit regretter seulement que la disposition peu précise de la loi puisse donner lieu à des contestations dont les tribunaux devraient être juges.

1896. Dans ces deux cas donc, si le navire ne peut être radoubé ou s'il ne peut l'être dans un court délai, le capitaine, dit l'article, est tenu d'en louer un autre.

Une disposition semblable existait dans l'ordonnance; elle avait donné lieu à une vive controverse, qui naturellement a continué d'exister sous l'empire du Code de commerce; une observation de la Cour de Caen demandant que la loi dît, d'une manière catégorique, si la disposition dont il s'agit était facultative pour le capitaine

ou lui imposait une obligation à laquelle il ne pouvait se soustraire, même en consentant, bien entendu, à ne recevoir qu'un fret proportionnel, n'a pas été admise.

Valin et Pothtier (1), sous l'ancienne loi, soutenaient que le texte n'imposait pas une obligation au capitaine, mais lui ouvrait seulement une voie qu'il pourrait prendre, s'il voulait gagner son fret entier, et ils suivaient ainsi le texte très-formel des Jugements d'Oléron (art. 4) et de l'Ordonnance de Wisby (art. 18), que nous avons cités tout à l'heure en note. Emerigon, au contraire, et de nos jours, tous les auteurs ayant écrit sur le Code de commerce, ont embrassé un avis différent (2).

L'assimilation du capitaine au voiturier, il faut bien le dire, manque complétement d'exactitude; dans le contrat qui intervient entre le chargeur et le voiturier, dans la lettre de voiture qui l'établit, il n'est question que de l'engagement personnel du voiturier de faire parvenir la marchandise au lieu désigné dans un temps déterminé et nullement du mode qui sera employé; dans le contrat d'affrétement, il est non moins certain que le louage du vaisseau est l'objet du contrat; il est tout à fait inexact de dire avec Locré : « Peu importe par quel moyen le transport s'opérera, pourvu qu'il s'opère; » si cela importait si peu, la loi n'aurait pas exigé que le vaisseau fût désigné dans la charte-partie comme dans le connaissement. Si donc il intervient avec le voiturier un contrat qui désignera expressément la voiture qui doit charger la marchandise et les chevaux qui doivent opérer le transport, ou avec le capitaine, un contrat où il ne sera nullement question du navire par lequel le transport

(1) Valin, *loc. cit.;* Pothier, *Charte-partie,* n. 68.

(2) Emerigon, chap. 12, sect. 16, § 6; Locré, t. 3, p. 276 et suiv.; Delvincourt, t. 2, p. 290; Boulay-Paty, t. 2, p. 401; Dageville, t. 2, p. 416; Bédarride, n. 772.

doit être opéré, la question changera de face; mais jusque-là, il faut admettre qu'avec le voiturier, c'est un contrat de transport ou un louage d'industrie qui intervient; avec le capitaine, un contrat de louage d'objet mobilier avec une destination prévue; l'objet ayant péri, le contrat est résolu.

Toutefois, il n'est pas possible d'admettre que la disposition de l'ordonnance, comme l'article du Code, n'aient aucun sens ou se soient bornés à donner un conseil, ce n'est pas le rôle de législateur. La disposition a un sens précis et doit être considérée comme impérative pour le capitaine, non comme fréteur, mais comme mandataire de tous les chargeurs et préposé par la loi pour veiller aux intérêts de tous. « C'est à son préposé que la loi s'adresse, dit Dageville, et non au fréteur. C'est à ce préposé qu'elle doit commander dans l'intérêt de tous; mais il ne faut pas confondre le commandement fait pour le salut de tous les intérêts avec celui que l'on suppose donné pour l'accomplissement de la charte-partie, résiliée de fait par le sinistre majeur, qui a rendu innavigable le navire loué. » Dageville soutient, non sans raison, qu'Emerigon l'a entendu ainsi, parce qu'il n'a dû examiner la question qu'au point de vue des assurances, et par conséquent sous les rapports des devoirs du capitaine envers tous les intéressés, sans s'occuper aucunement des effets particuliers du contrat d'affrétement (1).

1897. Par suite du principe qui considère le capitaine agissant comme mandataire de l'affréteur, il ne nous semble pas douteux que si le nouveau contrat d'af-

---

(1) Dageville, t. 2, p. 416 et suiv. — *Sic*, Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 979; Bédarride n. 772.

frétement stipule un fret plus élevé, il est à la charge de l'affréteur, qui doit au même titre profiter du fret moins élevé; le capitaine ne stipule plus pour lui, mais pour son mandant, et la première charte-partie ne peut être tantôt subsistante et tantôt résolue. Dageville paraît soutenir une opinion contraire, si le fret de la nouvelle charte-partie est moins élevé (1); mais cette opinion ne nous paraît en aucune manière admissible.

Le capitaine peut donc encourir une responsabilité, si, ayant la possibilité de noliser un autre navire, il ne l'a pas fait et que les chargeurs en aient éprouvé un préjudice; mais ce seront les règles du mandat qui lui seront applicables, sauf la difficulté d'établir la preuve.

Si l'affréteur refuse d'accepter le navire nouveau qui lui est offert par le capitaine, celui-ci est déchargé de toute responsabilité; mais quelque mal fondé que fût le refus, le chargeur ne pourrait être considéré comme ayant rompu volontairement le voyage et comme passible du fret entier; c'est la force majeure, nous le répétons, qui a rompu le contrat, et des deux côtés, les parties sont libres de tout engagement. Boulay-Paty et après lui M. Bédarride enseignent à tort, selon nous, que le refus des chargeurs doit être motivé, et les motifs soumis à l'appréciation des tribunaux; cette doctrine semble peu soutenable de la part de M. Bédarride, enseignant que le capitaine n'agit qu'en qualité de mandataire présumé du chargeur; quand celui-ci déclare expressément ne pas donner mandat, il est certain qu'il ne peut être obligé malgré lui (2).

1898. Dans tous les cas, le fret est dû à proportion

---

(1) Dageville, t. 2, p. 425. — *Sic*, Bédarride, n. 773, et Aix, 11 août 1859 (S.59 2.577).

(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 409; Bédarride, n. 774.

de ce que le voyage est avancé; la disposition est générale et ne doit jamais cesser d'être applicable. Elle peut cependant donner lieu à une difficulté qui s'est élevée à propos de passagers, mais qui ne devrait pas être restreinte à cette espèce. « Considérant, a dit la Cour de Paris, qu'aux termes de l'art. 296 du C. comm., le fret n'est dû pour les marchandises qu'à proportion de ce que le voyage est avancé; que cette disposition est évidemment fondée sur le principe que l'affréteur, ayant tiré une utilité du transport partiel des marchandises, doit le paiement de ce profit qu'il retire; mais considérant que, dans la cause, les passagers ont été obligés de revenir en France; que, dès lors, ni eux ni l'affréteur n'ont tiré aucune utilité du voyage... » (1). Cet arrêt établit un principe qui paraît en contradiction avec l'art. 296, ou du moins qui ajoute considérablement à son texte; c'est que si l'affréteur ne trouve pas un moyen de continuer le voyage, il ne doit pas la partie du fret que l'article alloue au capitaine; le dernier paragraphe de l'article ne nous paraît pas permettre cette interprétation; si le capitaine n'a pu louer un navire, on ne voit pas comment l'affréteur serait plus heureux, et c'est pour ce cas particulièrement que la loi attribue une portion du fret : du moment qu'il y a force majeure, le *maître ni l'affréteur*, dit Valin, *ne se doivent aucune garantie de part ni d'autre;* chacun supporte le dommage qui lui est propre, sauf à s'en faire garantir par le contrat d'assurance.

La Cour de Paris croit que l'art. 296 veut que l'affréteur ne s'enrichisse pas aux dépens du capitaine, mais qu'il n'entend lui imposer aucune perte par suite de la force majeure, qui doit être si préjudiciable au fréteur;

(1) Paris, 10 fév. 1830 (S.30.2.324). — *Sic*, Bédarride, n. 776.

tel n'est pas le sens de la loi; elle a dû nécessairement prévoir que si un navire ne pouvait être trouvé pour continuer le voyage, l'affréteur supporterait une perte ne fût-ce que par le retard ; cette perte peut être aggravée par d'autres circonstances, même l'obligation de faire revenir la marchandise au lieu de l'embarquement; mais le capitaine qui n'est pas en faute n'en est pas tenu : d'après le principe posé par la Cour de Paris, le capitaine aurait dû les frais rendus nécessaires pour revenir en France, et ce serait confondre évidemment les règles de l'art. 296 avec celles qu'a posées l'article suivant quand le capitaine est en faute.

Le tribunal de commerce du Havre disait avec beaucoup de justesse que le paiement du fret serait dû, à bien plus forte raison, quand il s'agit d'une convention pour passage, qui comprend non-seulement le prix de la place à bord, mais aussi et souvent pour une portion bien plus considérable, celui de la nourriture pendant la traversée (1). S'il y avait donc lieu de distinguer, le résultat serait contre les principes admis par la Cour de Paris, et approuvés par M. Bédarride ; mais la règle posée par l'art. 296 est absolue (2).

Il y aura quelque difficulté dans certaines circonstances à apprécier dans quelle proportion le voyage est avancé, et la distance parcourue comparée à celle à parcourir ne pourra pas toujours être prise exclusivement en considération, mais bien plutôt la proportion habituelle du fret entre le port de relâche et celui de destination relativement au fret du voyage entier. Si l'on suppose un navire frété pour aller prendre charge dans

(1) Trib. du Havre, 9 août 1842; Lehir, 44.2.26. — *Contrà*, Trib. de Marseille, 4 juill. 1831 (J.M.12.1.165).

(2) Code allemand, art. 671.

un port et venir consigner sa cargaison dans un autre lieu désigné, qui peut être le point de départ même, il faudrait décider, conformément à un jugement du tribunal de Marseille, que l'on ne doit tenir compte que de la traversée du lieu de charge au lieu de destination (1); le voyage d'aller n'a pu être d'aucune utilité au destinataire, et, sauf conventions contraires, le seul engagement rémunéré, c'était le transport du lieu de charge au lieu de destination ; le surplus n'était qu'un mode d'exécution de l'obligation acceptée par le capitaine.

Article 297.

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

SOMMAIRE.

1899. Dommages éprouvés par les marchandises par suite du mauvais état où se trouvait déjà le navire au moment de son départ.

1899. La nécessité pour le navire d'être radoubé, ou son innavigabilité dans le cas où il est jugé que le radoub serait insuffisant pour le mettre en état de tenir la mer, peut provenir non de fortunes de mer et de cas fortuits, ainsi que le prévoit l'art. 296, ou des faits du capitaine, dont s'occupe l'art. 295, mais quelquefois aussi de son mauvais état au moment où il a fait voile.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 nov. 1857 (J.M.35.1.294). — *Sic*, Cauvet n. 17 et 19.

Si l'affréteur prouve qu'à ce moment il était hors d'état de naviguer, c'est-à-dire non-seulement de supporter la mer par le temps le plus calme, mais de résister sans danger aux coups de vent et autres accidents inévitables en toute navigation (1), et quand même il n'en résulterait qu'un simple retard et non une rupture de voyage, l'affréteur peut retirer ses marchandises sans payer aucun fret, et n'est point obligé d'attendre que le radoub soit effectué. La perte du fret est indépendante des dommages-intérêts résultant de l'inexécution de la charte-partie et de la réparation du dommage que les vices du navire peuvent occasionner aux marchandises (2).

La loi ne distingue pas entre le cas où le capitaine a connu l'état de son navire et celui où il l'a ignoré ; faute ou ignorance, sa responsabilité est la même. Les certificats de visite au départ ne sont même pas un obstacle à ce que l'affréteur soit admis à prouver que le navire était en réalité hors d'état de naviguer (3). « La section, disait M. Begouen au Conseil d'Etat, n'a fait que rédiger en disposition le sentiment de Valin. Si l'ordonnance ne s'explique pas à cet égard, c'est que, lorsqu'elle fut faite, le règlement qui ordonne la visite au départ n'existait pas encore. Ces visites se font souvent avec beaucoup de légèreté ; il ne faut donc pas permettre que le certificat des visiteurs soit plus fort que l'évidence et puisse préjudicier à des tiers » (4). Même en admettant que la visite ait été faite avec le plus grand soin, les visiteurs peuvent commettre une erreur, qui n'est point pardonnable au capitaine ; « il ne peut pas ignorer le

(1) Cass., 9 avril 1833 (S.33.1.648).
(2) Rouen, 19 janv. 1841 ; Dalloz, *Rép.*, n. 985.
(3) Cass., 9 avril 1833 (S.33.1.648).
(4) Procès-verbaux, 21 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 354.

mauvais état du navire, dit Valin; mais quand il l'ignorerait, il en serait de même, étant nécessairement tenu de le fournir bon et capable de faire le voyage » (1).

Le capitaine qui produit le certificat de visite, toutefois, met la preuve du mauvais état du navire à la charge de l'affréteur ; la présomption est en sa faveur : le mauvais état du navire est présumé, au contraire, s'il n'existe pas de certificat de visite; la charge de la preuve retombe sur le capitaine (2).

La demande de l'affréteur devrait être repoussée, si le capitaine prouvait que celui-ci avait eu connaissance du mauvais état du navire, sauf les poursuites criminelles auxquelles l'un et l'autre pourraient être exposés.

Les conventions des parties peuvent sans doute décharger l'armateur de toute garantie pour vices ou défauts de son bâtiment et pour réparation du dommage que ces vices peuvent occasionner aux marchandises, quoiqu'elle dérive de plein droit de la nature du contrat d'affrétement; mais il faut une stipulation très-explicite, et de simples inductions ne pourraient suffire pour faire admettre que l'affréteur ait voulu dégrever l'armateur de toute responsabilité. « Attendu, a dit la Cour de Rouen, que si la première partie du connaissement excepte de la responsabilité des périls et fortunes de mer ceux de la navigation de la haute et basse Seine, et les accidents de toute nature, cette clause, quelque large qu'elle soit, ne peut s'appliquer aux vices ou défauts du navire, lesquels ne sauraient être rangés au nombre des accidents dont les parties ont entendu parler; que cette qualification, dans le connaissement, d'accidents de

(1) Sur l'art. 12, tit. 3, liv. 3.

(2) Delvincourt, t. 2, p. 291, note 2; Boulay-Paty, t. 2, p. 416; Dageville, t. 2, p. 426; Bordeaux, 4 juill. 1859 (S.60.2.13), et Aix, 2 mars 1865 (S.66.2.86).

toute nature emporte l'idée d'une force majeure ou de l'un de ces événements fortuits occasionnés par les chances de la navigation. » Le pourvoi formé contre cet arrêt en date du 19 janvier 1841 a été rejeté (1); mais il devient évident que la stipulation réduite aux accidents de force majeure est complétement inutile.

Il faut dire encore que la stipulation, quelque explicite qu'elle fût, ne pourrait décharger le capitaine que de la responsabilité résultant de faits qu'il aurait ignorés et non de celle qui résulterait de sa faute.

Article 298.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le paragraphe 2 de l'article 216.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et

---

(1) Cass., 11 janv. 1842; Dalloz, *Rép.*, n. 985.

de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

SOMMAIRE.

1900. Marchandises vendues pour les besoins du navire en cours de voyage.
1901. Marchandises mises en gage. Marchandises avariées.

1900. L'art. 234 autorise le capitaine à vendre les marchandises du chargement quand il y a nécessité de recourir à ce moyen pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire; mais à charge d'en tenir compte au prix que le reste ou autre pareille marchandise de même qualité sera vendu au lieu de la décharge du navire, quand il arrive à bon port; il était donc de toute justice, dans ce cas, que le chargeur, complétement indemnisé, payât le fret de ses marchandises.

Si le navire se perd après que l'opération dont il s'agit a été consommée, le capitaine tient également compte aux chargeurs des marchandises qui ont été vendues et a droit d'en exiger le fret; mais il ne doit plus que la valeur effective qu'il en a reçue. En effet, si le capitaine peut être tenu d'indemniser les chargeurs dont les marchandises eussent péri dans le cas où elles n'auraient pas été vendues, c'est qu'on a considéré que le prix qui en est provenu constituait un titre de créance en faveur du propriétaire et une dette personnelle à la charge de l'armateur; mais elle ne peut excéder la somme qu'il a reçue.

L'ordonnance de 1681 ne contenait aucune disposition pour le cas où le navire s'était perdu; la doctrine y avait suppléé, et Valin, ainsi que Pothier, soutenaient le principe qui a prévalu dans le Code de commerce. Emerigon était d'une opinion contraire. Les rédacteurs

du Code furent également partagés, et ce ne fut pas sans lutte que le deuxième paragraphe de l'article a été rédigé tel que nous le voyons. Un tempérament, qui semble tout concilier, a été adopté par la loi du 14 juin 1841, qui a ajouté au texte primitif les deux derniers paragraphes de l'article. En effet, si la condition faite à l'armateur qui reste chargé d'une dette, quoique son navire soit entièrement perdu par suite d'événements qui eussent, sans doute, fait également périr les marchandises vendues, paraît trop dure, il peut toujours, conformément à l'art. 216, s'affranchir de toute obligation, en abandonnant le navire et le fret; et s'il y a perte pour les chargeurs, ce qui est à peu près inévitable en pareil cas, elle constitue une avarie commune, et le dernier paragraphe de l'article règle donc d'une manière équitable comment elle sera répartie; en cas de difficulté, la répartition sera faite conformément aux règles posées par les art. 414 et suivants, relatifs au jet. L'article dit expressément, au reste, que la répartition sera faite sur toutes les marchandises qui sont restées sur le vaisseau postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage, parce qu'elles en ont profité; mais les marchandises qui ont été déchargées au port du radoub et n'ont pas continué le voyage; qui, dès ce moment, ont cessé d'avoir aucun intérêt au sort du navire, sont tout naturellement exemptées de contribuer aux dépenses qui l'ont mis à même de poursuivre sa route. Le texte semble positif pour décider la question dans un sens dont il est difficile de contester l'équité (1).

Si des marchandises, ayant continué leur route, ont été déchargées cependant avant l'arrivée au port de des-

(1) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 288 et suiv.

tination, comme elles ont profité au moins dans une certaine mesure, elles devraient concourir à la contribution.

1901. Le capitaine, aux termes de l'art. 234, comme du dernier paragraphe ajouté à l'art. 298, peut, au lieu de vendre les marchandises, les mettre en gage : en cas d'arrivée, la marchandise mise en gage doit être payée au prix qu'elle vaudrait au lieu d'arrivée, sous la déduction du fret; et le capitaine qui, par ce paiement, en devient propriétaire, en disposera comme bon lui semblera. En cas de perte du navire, le capitaine ne devra rembourser que l'argent qu'il aura emprunté sur la marchandise en gage, sous la déduction du fret porté aux connaissements, et il devra remettre au propriétaire le titre de nantissement, en vertu duquel elle peut être retirée des mains du prêteur. La restitution de ce titre devra également être faite, bien entendu, si le propriétaire use du droit qui lui est réservé par le § 2 de l'article 216 (1). Nous avons examiné sous l'art. 293 l'hypothèse où les marchandises auraient été vendues, parce que l'état dans lequel elles se trouvaient pouvait en faire craindre la perte totale : même dans le cas où le capitaine a employé à réparer les avaries du navire le produit de ces marchandises endommagées, nous avons décidé que le fret entier était dû (*suprà*, n. 1891); mais dans ce cas il ne tiendrait compte que du prix obtenu.

Article 299.

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au ca-

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 422; Dageville, t. 3, p. 438; Bédarride, n. 785.

pitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

SOMMAIRE.

1902. Interdiction de commerce survenu après le départ et lorsque le navire est déjà en route.

1902. L'art. 276 a réglé le cas où l'interdiction de commerce arrive avant que le voyage soit commencé; celui-ci s'applique au cas où cet empêchement ne se produit qu'après le départ et lorsque le navire est déjà en route. Il est calqué sur l'art. 15, tit. 3, liv. 3 de l'ordonnance, et il n'y a pas lieu de distinguer si le navire a été affrété pour l'aller et le retour ou pour l'aller seulement. « Ces mots, *quand même le navire aurait été affrété allant et venant*, dit Valin, font voir que, quand bien même l'affrétement n'aurait été fait que pour l'*aller*, le fret serait dû également au maître pour ce voyage de l'aller seulement, et cela parce qu'il s'agit d'un voyage commencé, dont l'interruption procède d'une cause extraordinaire et indépendante des périls maritimes ordinaires à raison de quoi il ne s'agit point de régler le fret à proportion de ce que le voyage est avancé. D'ailleurs, outre le chemin déjà fait pour aller au lieu de la destination, il y a celui du retour du navire pour revenir au lieu de son départ » (1). Aucune distinction n'est donc à faire pour l'application de l'art. 299, entre l'affrétement pour l'aller seulement et celui pour l'aller et le retour : les droits et les obligations sont les mêmes dans les deux cas et à quelque point du voyage que, sachant l'interdiction, il ait commencé à rétrograder.

Il faut tenir compte également des observations que

(1) Sur l'art. 15, tit. 3, liv. 3.

nous avons présentées sous l'art. 276 et décider que la disposition ne serait pas applicable si l'interdiction frappait d'autres lieux, quoique la navigation pût devenir plus périlleuse (*suprà*, n. 1850).

Le capitaine peut croire utile, dans l'intérêt du chargeur, de conduire et de vendre la cargaison dans un port voisin; s'il revient avec un chargement de retour, la Cour de cassation a décidé que, dans le cas où il avait agi d'après les instructions du consignataire, le fret entier lui était dû, sauf l'action du chargeur contre le consignataire, mais non contre le capitaine (1). Cette décision, rendue dans de semblables circonstances, paraît irréprochable. Si le capitaine, de son chef et agissant en l'absence de toute instruction, avait tenu la même conduite, nous croyons que le fret entier lui serait également dû; il aurait agi comme mandataire et sauf à répondre de sa gestion; il ne serait tenu que par l'action de mandat et passible, à ce titre seul, de dommages-intérêts, s'il y avait lieu; mais, du moment qu'il n'est pas revenu avec son chargement, l'art. 299 n'est plus applicable.

Article 300.

Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.

---

(1) Cass., 10 déc. 1818; Pardessus, t. 1, n. 713; Boulay-Paty, t. 2, p. 427; Dageville, t. 2, p. 439; Bédarride, n. 788.

SOMMAIRE.

1903. Cet article est sans difficulté pour son exécution ; poursuite de l'ennemi.

1903. Les dispositions de cet article empruntés à l'art. 16, tit. 3, liv. 3 de l'ordonnance, consacrent les règles qui semblent plus conformes à l'équité qu'à la rigueur des principes ; elles ne présentent aucune difficulté dans l'application.

La nourriture et les loyers de l'équipage sont réputés avaries, et, ainsi que nous le verrons plus tard sous les art. 400 et 403, sont supportés par les navires et la cargaison, si le navire est affrété au mois ; et par le navire seulement, si l'affrétement est au voyage. Cette distinction, contraire à l'opinion de Valin, a été maintenue par le Code.

Tous les auteurs, sous l'ancien droit comme de nos jours, ont enseigné qu'à l'arrêt de prince, dont parle l'art. 300, il faut assimiler le cas où un navire en voyage, pour éviter l'ennemi, se réfugie dans un port et y séjourne jusqu'à ce que le danger imminent qui le menaçait soit passé.

Article 301.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

SOMMAIRE.

1904. Le fret est dû pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun.

1904. Il peut y avoir nécessité, afin de se soustraire à un danger, d'alléger le navire et de jeter à la mer,

pour le salut commun, une partie du chargement ; nous verrons au titre *du Jet et de la Contribution* que le propriétaire de ces marchandises doit être indemnisé et comment cette perte doit être répartie ; il est donc juste que le fret stipulé soit payé, comme il doit l'être dans le cas prévu par l'art. 298, C. comm.

L'article ne peut plus recevoir d'application si, après le jet, le navire a péri ainsi que le chargement entier, et la loi n'avait pas à s'en préoccuper ; mais il peut arriver que le navire périsse et que les effets jetés soient sauvés ; l'ordonnance était muette à cet égard, et le Code a imité ce silence. Valin enseignait, dans ce cas, que le fret est dû jusqu'au moment où le jet a eu lieu et qu'il n'est dû en entier qu'autant que le capitaine aurait conduit les effets sauvés au lieu de leur destination (1). Cette décision est généralement adoptée, sauf, si les marchandises jetées et recouvrées sont avariées, à faire contribuer à ces avaries le capitaine pour ce fret avec le propriétaire des marchandises (2); elle est conforme, au surplus, à la règle écrite dans l'art. 303.

Article 302.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

SOMMAIRE.

1905. L'article n'est applicable que dans le cas où il y a perte totale.

---

(1) Sur l'art. 13, tit. 3, liv. 3.
(2) Delvincourt, t. 2, p. 300 ; Bédarride, n. 793.

1905. La règle portée par l'art. 302 est applicable, quel que soit le mode d'affrétement; il semble impossible, en aucun cas, de mettre à la charge de l'affréteur, dont la perte est entière, le paiement du fret.

Si même ce fret a été payé d'avance, il doit être restitué, mais, dit l'article, s'il n'y a convention contraire. Cette restriction, empruntée au texte de l'ordonnance, avait été critiquée par Valin (1), elle semblait peu en harmonie, en effet, avec la défense de faire assurer le fret non acquis et le soin que le législateur a toujours apporté à intéresser le capitaine et l'équipage au salut du navire.

Si la perte n'est que partielle, le fret est dû proportionnellement pour les marchandises conservées; mais le capitaine ne peut jamais cumuler les avances qu'il a reçues avec le fret proportionnel qui lui est dû sur les marchandises sauvées; les avances doivent être déduites du fret; la Cour d'Aix s'est ralliée à cette règle (2).

L'art. 302 n'est applicable que dans les cas où il y a perte totale par suite d'un cas fortuit ou, à plus forte raison, si le perte est arrivée par la faute du capitaine, ou par toute autre cause dont l'armateur aurait à répondre. N'est-il pas possible d'en étendre plus loin les dispositions? Ainsi la séquestration pour contravention aux lois qui prohibent l'exportation des marchandises composant le chargement ne peut être assimilée aux événements prévus, et le fret entier est dû pour les marchandises séquestrées par une puissance étrangère (3).

« Si le navire a été frété pour l'aller et le retour, dit Dageville, et que la perte ne soit survenue qu'au retour, le fret d'entrée est dû et doit être payé suivant la con-

(1) Sur l'art. 18, tit. 3, liv. 3.
(2) Aix, 21 mai 1869 (S.69.2.297).
(3) Cass., 13 déc. 1821 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1025.

vention. Si elle est muette à cet égard, le fret, pour le voyage d'entrée, doit être fixé par une ventilation » (1). Cette solution doit être adoptée.

On a essayé d'étendre l'application de l'art. 302 à un remorqueur à vapeur destiné à faire remonter la rivière à un chaland; l'assimilation a été rejetée avec raison (2).

Article 303.

Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

SOMMAIRE.

1906. Voyage accompli malgré le naufrage ou la prise; navire substitué, voyage incomplet; marchandises avariées; quand la prise existe-t-elle?

1907. Conventions de rachat; otages donnés.

1906. Contrairement aux prévisions de l'art. 302, le naufrage ou la prise peuvent ne pas amener une perte totale; si les marchandises sont rachetées ou sauvées, les conventions des parties doivent être exécutées sans modification, soit de la part du capitaine, soit de la part des affréteurs (3); si le navire est en état de les conduire au lieu de destination. Il ne peut y avoir aucune difficulté à cet égard, quoique la loi soit muette. Quelques auteurs ajoutent que l'affréteur ne peut pas même refuser de

---

(1) Dageville, t. 2, p. 445; Bédarride, n. 795.
(2) Montpellier, 5 mars 1859 (J.P.59, p. 1164).
(3) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 298.

charger ses marchandises dans un autre navire, si le capitaine a pu trouver un bâtiment capable de finir le voyage : dans ce système, le chargeur serait tenu, en cas de refus, de payer le fret entier (1). Ces auteurs s'appuient sur les termes de l'art. 296. Il faut user, sans doute, avec une réserve extrême, des raisonnements par analogie ; mais sous l'art. 296 même nous avons soutenu le droit entier de l'affréteur de refuser un autre navire; l'art. 303 étant complétement muet sur cette substitution de navire, notre doctrine acquiert ici plus de force encore.

Le fret sera dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage seulement, si le navire a été tellement maltraité par la tempête ou dans le combat qui a précédé la prise, qu'il soit complétement hors d'état de continuer sa route et qu'il y ait, ainsi que le disait Valin, rupture de voyage aussitôt après la prise et le rachat, ou jusqu'au lieu, quel qu'il soit sur la route, où les marchandises auraient été conduites après la prise ou le naufrage, si le navire a été obligé de relâcher dans un port autre que celui de destination, et d'y faire sa décharge sans pouvoir aller plus loin (2).

Il faut encore dire avec Valin que si les marchandises étaient avariées de manière à ne pouvoir être rembarquées sans y avoir remédié, le capitaine serait tenu d'attendre ou de se contenter de recevoir le fret dans la mesure que le voyage est avancé (3); et si elles étaient dans un tel état qu'elles ne pussent supporter une plus longue navigation, il ne serait également dû que le fret proportionnel ; la disposition de la loi est formelle pour tous les cas.

---

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 456; Bédarride, n. 796 et 799.
(2) Valin, sur l'art. 19, tit. 3, liv. 3; Boulay-Paty, t. 2, p. 454.
(3) Sur l'art. 21, tit. 3, liv. 3,

La Cour d'Aix a dit sur cet article, dans un arrêt du 17 juin 1817, « que dans les règles du droit et d'après le sens des expressions, la prise d'un navire n'existe, par rapport à l'échéance du fret, qu'autant que cette prise aura été déclarée valable et que le chargeur aura perdu sans retour ses marchandises ». La Cour de cassation a décidé que cet arrêt, loin de violer la loi, l'avait interprétée avec sagesse, et, en outre, que la restitution du prix de la vente du navire et de la cargaison, quand cette vente avait eu lieu sous déduction même de tous les frais des capteurs, commission de leurs agents et autres dépenses, équivaut à la restitution de la marchandise (1). Ces frais seront supportés sans répétition, sauf le recours aux assureurs, par le navire ou le chargement, selon qu'ils sont afférents à l'un ou à l'autre et dans la proportion où ils viennent les grever : ils constituent des avaries particulières.

1907. L'art. 304 décide de quelle manière doit être faite la contribution au rachat dont parle le dernier paragraphe de notre article ; il est entendu qu'elle n'est nullement facultative.

Le capitaine ne doit traiter du rachat qu'avec la participation des armateurs et des chargeurs ; s'ils sont à bord ou à portée de donner des ordres à cet égard ; s'ils sont absents, avant d'agir, il doit consulter les principaux de l'équipage, mais il n'en prend pas moins une grande responsabilité, et il doit donner un soin particulier à ce que le prix de rachat n'excède pas la valeur des objets rachetés. Ordinairement le rachat s'effectue moyennant une somme fournie en une lettre de change tirée par le capitaine sur l'armateur, après que les conditions du rachat ont été fixées et constatées par un acte fait double

(1) Cass., 11 août 1818.

appelé *billet de rançon*. Un officier du bâtiment rançonné reste en otage entre les mains des capteurs pour garantir l'exécution du traité. Le capitaine agit en cette circonstance, dans tous les cas, comme mandataire et ne stipule pas pour lui-même.

Si le bâtiment racheté vient à périr, cette circonstance n'affranchit pas les chargeurs et les armateurs de l'obligation de payer les lettres de change tirées sur eux par le capitaine par suite du rachat (1).

Si le corsaire capteur est pris lui-même, trois cas peuvent se présenter. Si un otage a été donné et que, mis à terre par le premier capteur, il soit détenu prisonnier, il faudra lui procurer la liberté, soit aux dépens du navire rançonné, soit autrement, quand même le billet de rançon ne serait pas trouvé dans le corsaire pris.

Si le billet de rançon a été accompagné d'une lettre de change tirée par le capitaine rançonné et que cette lettre ait été négociée de bonne foi à l'ordre d'un tiers, elle doit être payée par les propriétaires du navire rançonné, quoique l'otage trouvé dans le corsaire pris soit devenu libre.

Enfin, si la lettre de change n'a pas été négociée et que l'otage soit en liberté, dès lors le navire rançonné est délié de toute obligation, et le paiement du billet de rançon ne peut pas plus être exigé par le second capteur appartenant à la même nation que le navire rançonné, qu'il ne pourrait avoir la prétention de considérer comme prisonnier de guerre son propre compatriote qui avait été donné en otage (2).

En ce qui concerne les droits conférés au capteur sur

---

(1) Valin, art. 49, tit. 9, liv. 3; Bédarride, n. 803.
(2) Emerigon, *Des Assurances*, chap. 12, sect. 23, § 8.

le navire même repris, quoique de la même nation que lui, ils sont réglés par les lois de la matière, autant que les nouveaux principes de droit maritime, que les nations civilisées cherchent à faire prévaloir, donnent occasion de les appliquer : le navire appartient à celui qui l'a enlevé à l'ennemi devenu plein et entier propriétaire ; mais si la reprise s'opère avant qu'il se soit écoulé vingt-quatre heures, le capteur n'a droit qu'à un tiers dans la propriété du navire et de la cargaison.

Article 304.

La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

SOMMAIRE.

1908. Ces règles sont les mêmes que celles qui sont suivies en cas de jet.

1908. Les règles établies par cet article sont les mêmes que celles qui sont suivies en cas de jet ; l'ordonnance avait admis un système de compensations assez compliqué et qui n'a pas été suivi par le Code de commerce (1); il était juste toutefois que les marchandises, le navire et le fret, qui ont tous été sauvés par le rachat, y contribuassent pour une part ; les loyers des matelots seuls, par une disposition toute bienveillante, en sont exemptés; l'ordonnance de 1681 n'avait pas établi en leur faveur une semblable exception.

---

(1) V. art. 20, tit, 3, liv. 3.

Dans les frais, dont la déduction doit être faite sur le prix courant des marchandises au lieu de la décharge, doit être compris le fret.

Le navire et le fret ne contribuent toutefois que pour *moitié* de leur valeur.

Nous verrons, en expliquant l'art. 417, que le navire doit être estimé d'après sa valeur au lieu du déchargement, ainsi que les marchandises, et non au lieu du départ.

Article 305.

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

SOMMAIRE.

1909. Comment le capitaine peut user du droit qu'il tient de l'art. 305.
1910. Vente réalisée de gré à gré au lieu d'être faite par autorité de justice.

1909. Le capitaine a pleine qualité pour poursuivre le recouvrement du fret. Sur le refus du consignataire de recevoir les marchandises et de payer le fret stipulé, le capitaine est autorisé à faire vendre les marchandises jusqu'à concurrence de la somme qui lui est due et à faire ordonner par justice le dépôt du surplus.

Le capitaine ne peut user du droit que lui accorde l'art. 305, qu'après avoir fait constater le refus du consignataire et obtenu du tribunal de commerce en France, du consul ou du juge du lieu, en pays étranger, jugement qui condamne le consignataire à recevoir les mar-

chandises et à payer le fret, et faute de quoi, autorise la vente (1). Cette vente a lieu aux enchères, suivant les formes ordinaires.

L'intervention de la justice a été exigée, parce que le refus du consignataire peut être légitimé, par suite du mauvais état des marchandises, d'un déficit, ou de tout autre motif : « Cependant, dit Valin, pour peu que la contestation s'engage, comme la provision est due au fret, la règle est d'adjuger le fret au maître, par provision sur sa soumission simple de rapporter si faire se doit, à moins que le refus du chargeur ne paraisse suffisamment fondé pour exiger du maître bonne et suffisante caution » (2). Semblable règle serait encore suivie aujourd'hui.

Si personne ne se présente quand le connaissement est au porteur, ou si le capitaine ne peut connaître la personne à qui a été endossé le connaissement à ordre, il est autorisé à agir conformément à l'art. 305 (3), en en donnant avis aux chargeurs.

Si le produit de la vente était insuffisant, le capitaine conserverait son recours contre le chargeur.

1910. La Cour de Rouen avait jugé que le capitaine n'a point perdu son recours contre le chargeur, si la vente, au lieu d'être faite par autorité de justice, a été réalisée de gré à gré : l'article ne renfermant aucune déchéance ni fin de non-recevoir pour inobservation des formalités qu'il prescrit, l'arrêt décidait que, faute par le capitaine de les avoir observées, il en résultait uniquement pour lui l'obligation de justifier qu'il avait rempli, au mieux des intérêts de son mandant, la gestion dont il

---

(1) Bordeaux, 10 mars 1857 (S.57.2.543).

(2) Sur l'art. 17, tit. 3, liv. 3.

(3) Boulay-Paty, t. 2, p. 470; Dageville, t. 2, p. 451 ; Delvincourt, t. 2, p. 287, note 4.

était chargé (1). La Cour de cassation n'a pas approuvé cette doctrine; elle a décidé que l'art. 305 met pour condition expresse que la vente aura lieu par autorité de justice; ce n'est que dans ce cas que le capitaine conserve son recours contre le chargeur pour l'excédant du prix du fret sur le produit de la vente ainsi réalisée (2). Cette règle doit être suivie.

L'article est applicable alors même que le lieu de destination est un port étranger; la vente doit être ordonnée, dans ce cas, soit par le consul de France, soit par les autorités du pays et nonobstant tout usage local contraire (3).

Article 306.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

SOMMAIRE.

1911. Cet article garantit les droits de capitaine; hypothèses diverses.

1911. L'art. 306 a pour but de conserver, ainsi que le disait M. Begouen, dans l'exposé des motifs, « les intérêts du capitaine qui a le droit d'être payé de son fret, avant de livrer irrévocablement son gage, en même temps qu'il pourvoit aussi à la sûreté du consignataire, qui, avant de payer le fret, a le droit, à son tour, de reconnaître l'état des marchandises qui doivent lui être délivrées » ; le capitaine ne peut donc réclamer son fret

(1) Rouen, 10 mai 1852 (S.53.2.126).
(2) Cass., 29 mars 1854 (S.54.1.651).
(3) Bordeaux, 10 mars 1857 (S.57.2.543).

avant d'avoir mis à quai les marchandises et donné au consigataire les moyens d'en vérifier l'état; s'il a des craintes sur sa solvabilité, le dépôt en mains tierces, qu'il peut demander, suffit pour lui donner toute garantie; en aucun cas, il n'est donc autorisé à retenir les marchandises à son bord.

Si les parties ne s'accordent pas pour choisir le dépositaire, il est nommé par le tribunal du lieu. Plus tard, et faute de paiement du fret, le capitaine peut toujours recourir aux mesures prévues par l'art. 305, et demander au tribunal l'autorisation de vendre les marchandises déposées jusqu'à due concurrence.

La charte-partie peut stipuler un terme pour le paiement du fret; par cette clause, le fréteur semble renoncer aux garanties que lui avait assurées l'art. 306; quelle utilité, en effet, pourrait donc retirer le consignataire du terme stipulé, si la marchandise devait demeurer jusqu'à son échéance en mains tierces? C'est à l'armateur d'examiner, quand il traite, s'il veut se dépouiller des droits qui lui appartiennent (1).

En fait, même en l'absence de toute stipulation, les capitaines s'abstiennent de profiter de la faculté que leur donne la loi de demander le dépôt; et ils ne réclament le paiement du fret qu'après la livraison complète de la marchandise; souvent même ils sont autorisés par l'armateur, quand il s'agit de frets considérables, à accorder des délais qui s'étendent jusqu'à trois mois, ce qui se pratiquait déjà du temps de Valin : « Il est vrai, dit cet auteur, que cet usage ne fait pas loi et que toutes les fois que le propriétaire du navire ou le maître a demandé

---

(1) *Sic*, Bédarride, n. 812. — *Contrà*, Trib. de Marseille, 15 déc. 1826 (J.M. 8.1.46).

le fret avant les trois mois expirés, on lui a adjugé sa demande sans avoir égard à ce prétendu usage, qui n'est que pure tolérance ou complaisance » (1).

Si des billets avaient été acceptés par le capitaine, il va de soi qu'il y aurait lieu d'en attendre l'échéance dans tous les cas.

Si le navire a éprouvé des avaries grosses, dont une partie doit être forcément supportée par le chargement, le propriétaire des marchandises est tenu, pour en avoir la libre disposition, non-seulement de payer le fret, mais encore une somme équivalente à sa contribution dans le montant des avaries, ou à donner caution. La Cour de Rennes, saisie de la question, a décidé que le privilége du capitaine existait sur les marchandises non-seulement pour le fret, mais aussi pour les avaries grosses (2). L'art. 428 ci-après paraît en effet le décider ainsi. Le capitaine aurait tout au moins un droit de rétention.

Article 307.

Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

SOMMAIRE.

1912. Le capitaine conserve son privilége même après s'être dessaisi des marchandises.

1913. Comment il s'exerce ; passagers.

1912. Lorsque le capitaine, usant du droit que lui

---

(1) Valin, sur l'art. 23, tit. 3, liv. 3. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 2, p. 476 ; Dageville, t. 2, p. 452.

(2) Rennes, 30 juill. 1853 ; Lehir, 54.2.468.

accorde l'art. 306, a demandé le dépôt des marchandises en mains tierces, il conserve son privilége jusqu'à ce que le séquestre soit levé, ou de plein gré, ou par un jugement rendu en connaissance de cause; mais s'il en a fait la livraison pure et simple, avant d'être payé de son fret, l'art. 307 vient encore à son secours, et lui accorde un privilége pour ce qui lui est dû, pendant quinze jours après la délivrance; cette préférence lui est accordée, même sur le vendeur non payé, ou le propriétaire de la marchandise volée, ou le commissionnaire pour ses avances; il faut seulement dire, avec Pardessus, que les frais de chargement et de déchargement ainsi que ceux d'emmagasinement viendraient sans doute en concurrence (1).

Ce privilége, toutefois, s'évanouit si les marchandises, dit l'article, *ont passé en mains tierces*, avant, bien entendu, que le capitaine eût formé sa demande et obtenu le séquestre. L'expression employée par la loi est entendue par tous les auteurs et par la jurisprudence dans le sens le plus littéral et comme devant s'appliquer à une simple détention physique. Si le chargeur, par exemple, les avait vendues et livrées ou données en nantissement, dans ce cas le privilége serait éteint. Mais, une vente non suivie de tradition ne suffirait pas pour détruire le privilége; il faut qu'il y ait changement de mains, cette circonstance ne permettant plus d'exercer le privilége au préjudice de celui qui a ainsi reçu la chose de bonne foi : si depuis le moment où les marchandises ont été chargées, elles avaient été vendues en route, le privilége subsisterait également, comme si elles étaient restées la propriété du chargeur primitif (2).

---

(1) Pardessus, n. 962.

(2) Cour de Bruxelles, 12 mars 1829; Dalloz, *Rép.*, n. 1036; Pardessus, n. 962; Boulay-Paty, t. 2, p. 478; Bédarride, n. 813.

Il fallait admettre, d'un autre côté, comme conséquence encore d'un principe ainsi posé, que le changement de détenteur, même sans que la propriété ait été transférée, suffira pour faire évanouir le privilége; ainsi, lorsque la personne, à l'ordre de qui était le connaissement, simple commissionnaire, a reçu les marchandises pour le compte d'un tiers, véritable propriétaire, et les a transbordées, au nom de celui-ci, sur un autre navire, le capitaine est déchu; à son égard, le commissionnaire, à l'ordre de qui était le connaissement, est le véritable destinataire (1). Mais il ne serait pas possible d'aller plus loin, et si le destinataire de la marchandise, débiteur du montant du fret, l'avait placée hors de chez lui, chez un commissionnaire ou autre restant à sa libre et entière disposition, il est bien certain que le privilége ne cesserait pas d'exister.

Le privilége éteint, le capitaine conserve encore une action personnelle.

1913. « Le privilége du fret, dit Valin, s'exerce tantôt distributivement et tantôt collectivement sur les marchandises qui y sont sujettes. Il se prend distributivement, dans ce sens qu'il est limité aux effets contenus dans chaque connaissement, sans extension d'un connaissement à un autre, quoique les effets énoncés dans tous ces connaissements doivent être délivrés à la même personne » (2). Ainsi, lorsque Pierre a chargé sur le navire des sucres et des indigos qui doivent être livrés les uns et les autres à Paul, s'il y a des connaissements séparés pour les deux espèces de marchandises, le fret dû pour les sucres sortis des mains du consignataire ne

(1) Cass., 9 juin 1845 (S.46.1.53).
(2) Sur l'art. 24, tit. 3, liv. 3.

pourra être réclamé par privilége sur les indigos restés entre ses mains; le privilége est limité aux marchandises spécialement dénommées dans le connaissement, en vertu duquel le fret est demandé, ou à la partie qui reste de ces marchandises entre les mains du consignataire. Si les sucres et les indigos, au contraire, sont portés les uns et les autres sur le même connaissement, ils sont censés former une seule masse, et chaque partie de ce tout est affectée au fret entier, sans qu'il y ait lieu de distinguer si un fret différent a été stipulé pour chaque espèce de marchandises; le privilége s'exerce donc collectivement lorsque les diverses marchandises sont portées sur le même connaissement (1).

Le capitaine, qui a livré la marchandise, n'aurait pas de recours contre le chargeur, s'il avait laissé perdre les priviléges que lui assure la loi pour se faire payer du fret, et serait exposé à un recours de la part de l'armateur dont il aurait compromis les intérêts.

Le capitaine n'aurait pas de privilége pour le prix du passage sur les marchandises chargées par un passager; et cela est de toute justice, le privilége n'existe pour le fret que sur la chose qui le doit; les marchandises ne doivent pas le prix du passage; mais il semblerait naturel de lui accorder le droit de gage sur les effets mêmes du voyageur, à raison seulement du prix de son passage et tout autant que ses effets auraient été retenus ou déposés (2).

ARTICLE 308.

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs

(1) Delvincourt, t. 2, p. 283; Boulay-Paty, t. 2, p. 479 et suiv.; Pardessus, n. 962; Dageville, p. 454; Bédarride, n. 814.

(2) Code allemand, art. 675.

avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

SOMMAIRE.

1914. Droits du capitaine en cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs.

1914. « Cet article, dit Locré, étant la suite de l'article précédent, il est clair qu'il ne donne pas la préférence au capitaine sur tous les biens des chargeurs et réclamateurs, mais seulement sur les objets que l'article précédent affecte à son privilége, c'est-à-dire sur le chargement » (1).

Aucune difficulté ne s'est jamais élevée à cet égard.

Article 309.

En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Article 310.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou pour cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

SOMMAIRE.

1915. Le chargeur ou le destinataire ne peut demander de diminution ni abandonner les marchandises pour s'acquitter.

---

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 306.

1916. Exceptions en ce qui concerne les futailles vides, et raisons de décider ainsi.
1917. Les mélasses doivent être assimilées à des liquides.
1918. Que décider si le coulage a lieu par suite du mauvais état des futailles.
1919. Si, parmi les futailles, les unes arrivent vides et les autres en bon état.

1915. Les événements peuvent avoir pour effet de rendre excessif, au lieu de la décharge, le fret qui avait été stipulé suivant les cours admis au lieu de l'embarquement, particulièrement lorsque l'état de guerre sera brusquement remplacé par une paix inattendue ; le même événement peut diminuer considérablement la valeur des marchandises chargées et rendre ainsi doublement onéreuse pour le consignataire l'obligation qui lui est imposée ; le Code a tranché une question qui avait été agitée sous l'ordonnance de 1681 ; et l'art. 309 décide que, dans aucun cas, une diminution ne peut être demandée sur le fret.

L'art. 309 ne permet de demander aucune diminution de prix.

L'art. 310 décide d'un autre côté, contrairement à l'opinion que Valin aurait voulu faire prévaloir (1), que la Cour de Caen, le tribunal et le conseil de commerce de Rouen avaient soutenu (2) que le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées, soit par leur vice propre, soit par cas fortuit, et sauvées, par exemple, du naufrage ou du combat, dans le cas prévu par l'art. 303, quelque avarie qu'elles aient éprouvée. Si la détérioration provenait de la faute du capitaine ou des gens de l'équipage, nous savons qu'il serait responsable et tenu de dommages et

(1) Sur l'art. 25, tit. 3, liv. 3.
(2) Observ., t. 1er, p. 170 et suiv , et t. 2, 2e partie, p. 347.

intérêts; l'art. 310 ne s'occupe pas de cette hypothèse. Si l'opinion de Valin avait été admise, elle eût été en contradiction avec la règle posée par l'art. 305, qui réserve au capitaine son recours contre le chargeur, dans le cas où la vente des marchandises du chargement ne suffit pas à le remplir de ce qui lui est dû

Le tribunal de commerce de Paimpol, trouvant la première disposition de l'art. 310 trop peu explicite, demandait que la loi dît expressément que le capitaine ne pouvait être tenu de prendre en paiement du fret, même les marchandises non diminuées de prix ou détériorées; Locré conclut de ce que cette proposition n'a pas été admise, que l'article confère au chargeur le droit que le tribunal de Paimpol aurait voulu lui voir refuser en termes explicites (1).

Cet argument *à contrario* n'est rien moins que concluant; la rédaction du tribunal de commerce de Paimpol a dû être rejetée comme étant complétement inutile : le consignataire doit, dans tous les cas, payer le fret; faute par lui de remplir cette obligation ou de retirer les marchandises, elles seront vendues aux termes de l'art. 305, et le capitaine conservera son recours contre le chargeur, s'il n'est pas complétement désintéressé par ce moyen. En vertu de quel principe le capitaine se verrait-il forcément associé à des spéculations auxquelles il est resté complétement étranger, au seul gré de ceux qui les ont entreprises et quand elles leur paraissent désavantageuses? Cette opinion doit être repoussée (2).

1916. Si toutefois, dit le dernier paragraphe, des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides,

---

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 313.
(2) Boulay-Paty, t. 2, p. 490; Dalloz, *Rép.*, n. 944; Bédarride, n. 820.

ont tellement coulé qu'ils soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret. Cette disposition, qui a été empruntée à l'ordonnance, semblait à Valin en contradiction manifeste avec la règle que pose la première partie de l'art. 310, conforme également au texte de l'ordonnance ; « que les marchandises, disait-il, soient tellement diminuées de prix, gâtées ou empirées par leur vice propre, par des coups de mer, naufrages ou autres cas fortuits, qu'elles ne puissent plus supporter le fret, ou que cela vienne de ce que les futailles qui renfermaient des liqueurs ont coulé, de manière à se trouver presque vides, n'est-ce pas la même chose ? » Il faisait observer, en effet, que la disposition dont il s'agit n'est pas écrite, parce que le capitaine ou son équipage sont réputés en faute, « attendu que dans cette supposition, non-seulement, ajoute-t-il, le maître n'aurait pas de fret à prétendre, mais qu'il serait tenu même des dommages et intérêts du marchand chargeur » (1).

Valin, il faut le dire, a manqué, dans l'explication de ces deux dispositions, de sa sagacité habituelle et de cette sûreté de raisonnement qui lui fait si rarement défaut ; Pothier a donné de ces contradictions apparentes l'explication la plus satisfaisante, il y a lieu de s'étonner seulement que les auteurs qui ont écrit après lui ne se soient pas rangés à l'opinion du maître.

« L'objection de M. Valin, dit Pothier, consiste à dire que c'est même chose pour l'affréteur que ses marchandises soient tellement endommagées qu'elles soient de nulle valeur ou qu'elles soient péries. De même donc qu'on ne doit pas lui en diminuer le fret, lorsqu'elles sont péries, on ne doit pas le lui demander lorsqu'elles

(1) Sur les art. 25 et 26, tit. 3, liv. 3.

sont endommagées et qu'il offre de les abandonner pour le fret.

« La réponse est que c'est du côté du maître, à qui le fret est dû, qu'on doit considérer si c'est même chose que les marchandises soient péries et n'aient pu parvenir au lieu de leur destination ou qu'elles s'y trouvent très-endommagées.

« Or, il est évident que ce n'est pas la même chose pour le maître, car lorsque les marchandises sont péries en chemin, n'ayant pu les transporter au lieu de leur destination, il n'a pas rempli l'objet de son obligation *munere vehendi functus non est;* et c'est pour cela que le fret ne lui est pas dû ; mais lorsqu'il les a transportées, quelque endommagées qu'elles se trouvent, il a rempli l'objet de son obligation, *munere vehendi functus est,* et par conséquent le fret lui est dû. »

En ce qui concerne la disposition de la loi pour les futailles vides, Pothier ajoute : « Dans cette espèce, les marchandises pour le transport desquelles le navire a été loué étaient principalement ce qui était contenu dans les futailles, lesquelles n'en étaient que l'enveloppe et l'accessoire : les futailles se trouvant vides ou presque vides, ces marchandises n'existent plus ; et si elles n'existent plus, on ne peut pas dire que le maître les ait transportées au lieu de leur destination. Il n'a donc pas, en ce cas, rempli l'objet de son obligation. L'affréteur doit donc être déchargé du fret des barriques vides ou presque vides, en abandonnant les barriques avec ce qui reste dedans. Au contraire, dans l'espèce de l'article précédent, les marchandises, quelque endommagées qu'elles soient, existent : le maître les a véritablement transportées au lieu de leur destination ; il a par conséquent entièrement rempli

son obligation; c'est pourquoi le fret lui est dû » (1).

1917. Quoique le sucre ne soit pas, à proprement parler, un liquide, les sucres inférieurs ou mélasses doivent y être assimilés, et la disposition serait applicable, si les barriques qui les contiennent avaient coulé au point d'être vides ou presque vides. L'énumération de l'art. 310 est purement énonciative; et toutes les fois que l'objet à transporter, quel qu'il soit, s'évanouit pour ainsi dire et disparaît, le fret ne peut être dû, puisque la condition sous laquelle le fret était dû, le transport, ne s'est point réalisé (2).

1918. L'art. 310 s'applique au cas fortuit; peut-il être invoqué si le coulage a eu lieu par vice propre ou par le mauvais état des futailles ? Valin, sous l'ancienne jurisprudence, suivi par Delvincourt, dit que l'affréteur peut faire également abandon et se libérer ainsi du fret. Si, ainsi que le pense Delvincourt, le capitaine était obligé de s'assurer que les futailles étaient en bon état, et qu'il fût en faute de ne l'avoir pas fait, cette opinion devrait être suivie (3). Mais nous pensons avec Pothier que le capitaine n'est responsable que du bon arrimage des marchandises qui lui sont confiées, et que le chargeur seul doit répondre du bon état des caisses ou des futailles; il n'est donc pas admis à faire abandon, pas plus que le capitaine ne pourrait réclamer le fret pour les marchandises avariées par sa faute (4), ou par le fait des gens de l'équipage, dont il doit répondre; il serait en outre, dans ce cas, soumis à des dommages-intérêts.

---

(1) Pothier, *du Contrat de charte-partie*, n. 59 et 60. — *Sic*, Pardessus, n. 718; Boulay-Paty, t. 2, p. 487 et 495; Delvincourt, t. 2, p. 285.

(2) Valin, *loc. cit.;* Dageville, t. 2, p. 466; Bédarride, n. 822.

(3) Valin, *loc. cit.;* Delvincourt, t. 2, p. 285.

(4) Pothier, *loc. cit.;* Boulay-Paty, t. 2, p. 497 et suiv.; Bédarride, n. 823.

1919. Il peut arriver enfin que sur les futailles transportées, les unes arrivent vides ou presque vides, les autres pleines et en bon état; quel sera le droit du consignataire dans ce cas ?

Pothier pense que, quoiqu'on soit convenu d'une somme unique pour le fret de toute la partie de marchandises, néanmoins ce fret étant quelque chose de divisible, il se répartit sur chacune des barriques qui composent la partie de marchandises; et que l'affréteur peut abandonner individuellement, s'il est permis de s'exprimer ainsi, chaque barrique vide pour le fret, et réclamer le surplus de la partie de marchandises (1). Nous ne pensons pas que cette division puisse être faite; les marchandises portées à un seul connaissement et le fret qui est dû à raison de leur transport forment, en droit au moins, une chose indivisible; c'est ainsi que les lois maritimes l'ont toujours considéré, et particulièrement le Code de commerce (2); nous pensons donc que si le nombre des futailles vides est assez considérable pour qu'il soit permis de dire qu'elles sont, si ce n'est toutes, au moins PRESQUE toutes vides, selon la disposition formelle de la seconde partie de l'art. 310, la règle contenue dans cette seconde partie est applicable. Si elles ne sont pas presque toutes vides, la première disposition de l'art. 310, relative aux marchandises détériorées ou diminuées, peut seule être invoquée.

Il en serait autrement s'il y avait eu des connaissements séparés; ce ne sont que les objets portés sur un seul et même connaissement qui sont indivisibles en droit.

---

(1) Pothier, n. 60. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 2, p. 495.
(2) Delvincourt, t. 2, p. 286; Dageville, t. 2, p. 467.

Il faut admettre encore que, dans quelque état que se trouvaient d'ailleurs les liquides contenus dans les barriques, il est hors de doute que leur détérioration n'autoriserait pas l'abandon,

---

TITRE IX.

Des Contrats à la grosse.

Article 311.

Le contrat à la grosse est fait devant notaire ou sous signature privée.

Il énonce :

Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime ;

Les objets sur lesquels le prêt est affecté ;

Les noms du navire et du capitaine ;

Ceux du prêteur et de l'emprunteur ;

Si le prêt a lieu pour un voyage ;

Pour quel voyage et pour quel temps ;

L'époque du remboursement.

SOMMAIRE.

1920. Considérations générales.

1921. Circonstances diverses où le contrat peut être conclu. Loi du 10 décembre 1874.

1922. Définition du *contrat à la grosse;* ses conditions essentielles.

1923. Il doit être rédigé par écrit.

1924. *Capital prêté et somme convenue pour le profit maritime;* capital prêté.

1925. Profit maritime.

1926. Le taux n'en est pas limité ; quand est-il dû ?

1927. Il ne peut être modifié par les événements à venir; il ne peut être que le prix du risque.

1928. Les risques une fois finis, que décider quant aux intérêts soit du capital, soit du profit maritime ?

1929. Les intérêts sont dus de plein droit pour le capital ; ils ne courent que du jour de la demande en justice pour le profit.

1930. *Objets sur lesquels le prêt est affecté.*
1931. *Noms du navire et du capitaine.*
1932. Barques de pêche.
1933. Quel serait l'effet d'une absence complète de toute désignation; fausse déclaration.
1934. *Noms du prêteur et de l'emprunteur.*
1935. *Le prêt a lieu pour un voyage; pour quel voyage et pour quel temps?*
1936. *L'époque du remboursement.*

1920. Les emprunts à la grosse étaient contractés dans des occasions fort diverses.

Ils pouvaient être contractés soit au lieu de la demeure du propriétaire, et constituer alors pour lui un engagement personnel dont il ne pouvait s'affranchir, soit en cours de voyage par le capitaine pour les besoins du navire : et dans ce cas, le propriétaire, quoique engagé par son représentant, a obtenu par l'art. 216 ci-dessus le bénéfice de pouvoir s'exonérer de toute obligation, en abandonnant le navire et le fret. Il ne serait point exact, en droit, de dire qu'il n'y a point dans ce cas de débiteur personnel; mais la loi a accordé à ce débiteur une exception qu'il peut invoquer pour se mettre à l'abri de toute poursuite.

Quel que soit le lieu où l'emprunt était conclu, il pouvait être fait sur le navire ou sur les marchandises du chargement.

Dans tous les cas ces emprunts sont faits sous la condition que l'emprunteur sera libéré, si l'objet affecté au prêt vient à périr par fortune de mer; le prêt est donc fait *à la grosse aventure de mer.*

Le Code de commerce, pas plus que l'ordonnance de la marine précédemment, n'a séparé l'un de ces contrats de l'autre.

1921. On a pu regretter quelquefois que la loi n'ait point distingué deux actes portant le même nom, quoique

réalisés dans des circonstances fort différentes; mais il y a sans doute exagération dans les plaintes élevées sur ce point par M. de Courcy, disant : « Les dispositions du Code de commerce s'appliquent tantôt à l'un, tantôt à l'autre de ces actes, avec une telle confusion, dans un tel désordre, que les tribunaux ne savent pas le plus souvent s'y reconnaître. Ils n'osent pas distinguer là où la loi ne distingue pas; ils craignent d'empiéter sur le domaine du législateur et rendent parfois des décisions contre lesquelles protestent le bon sens et la nature des choses, en appliquant à l'un des actes des dispositions certainement destinées à régir l'autre » (1).

Mais, dans quelque circonstance que le prêt eût été réalisé, les lois qui se sont occupées du contrat à la grosse depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours avaient toujours supposé que l'emprunt était fait dans un intérêt purement maritime, soit pour acheter une marchandise, dont l'emprunteur veut faire l'objet d'une spéculation dans un pays *d'outre-mer*, soit pour équiper et armer un navire, ou bien pour pourvoir aux réparations dont il a besoin en cours de voyage. C'est dans cette dernière circonstance que son utilité est surtout évidente et que l'usage s'en est conservé et mérite d'être encouragé.

L'emprunt à la grosse, destiné à pourvoir aux frais d'armement, devenait de jour en jour plus rare; celui qui a pour but l'achat de marchandises pour une expédition maritime, fréquent dans l'antiquité, sous l'empire de circonstances si différentes de celles qui se présentent de nos jours, serait presque à coup sûr une cause de ruine, puisque à la valeur primitive de la marchandise

(1) De Courcy, *Revue de dr. comm.*, 1863, p. 132.

achetée viendrait se joindre la prime extraordinaire que l'emprunteur serait contraint de payer; mais la pratique moderne a créé une nouvelle espèce d'emprunt à la grosse que les lois anciennes n'avaient point songé à régler, parce qu'elles ne l'avaient pas prévu.

« L'armateur d'un navire, dit encore M. de Courcy, cherche à emprunter de l'argent pour un usage quelconque, *peut-être le plus étranger à son navire, pour acheter une maison, doter sa fille, pourvoir à une échéance, peu importe.* Il offre son navire en gage comme il offrirait toute autre propriété. Il demande à être libéré de l'emprunt, s'il perd son navire. Il trouve un prêteur dans ces conditions, à un gros intérêt, puisque le prêteur a consenti à prendre à ses risques la perte du navire. On a donné à ce contrat le nom de prêt à la grosse aventure de mer ou, par abréviation, de *prêt à la grosse* » (1).

La loi actuelle n'a nullement été faite pour un emprunt contracté dans de semblables conditions; le législateur ne l'avait point confondu avec un autre, il l'avait passé sous silence et ne l'avait point réglé, se conformant à l'ordonnance de 1681 et ne voulant rien y ajouter (2) : cette omission ne prouve point, comme le dit M. de Courcy, *que les rédacteurs du Code de commerce n'entendaient rien à la matière,* parce que les traditions ne s'appliquaient nullement à cette espèce de contrat, qui n'est autre que le contrat de gage pur et simple, souscrit sous une condition qui n'a rien que de licite et appliqué à un objet qui nécessite certaines précautions pour la sûreté du prêteur; les règles de ce contrat, quant au navire et quant aux marchandises, devaient trouver place dans un para-

---

(1) De Courcy, *Revue de dr. comm.*, 1863, p. 131.
(2) *Des Contrats à la grosse*, art. 7.

graphe spécial de la loi sur le gage commercial. En ce qui concerne le navire, la loi du 10 décembre 1874 y a pourvu, et le nouveau contrat qu'elle a défini et réglé a répondu au vœu qui avait été souvent exprimé. Il porte dans la pratique le nom d'hypothèque maritime; cette même loi, en supprimant le privilége que le Code de commerce accordait au prêteur à la grosse, au lieu même du départ, a supprimé en fait désormais toute convention de ce genre (Voir le commentaire de la loi du 10 décembre 1874 à la fin du liv. 2).

Nous devons ajouter que sous l'empire du Code de commerce, comme aussi dans les termes de la loi nouvelle dont nous venons de parler, le privilége du prêteur au lieu de départ n'est pas subordonné à cette condition, non-seulement de l'utile emploi de la somme prêtée, mais qu'elle ait été donnée même pour les nécessités du voyage.

1922. Suivant la définition de Pothier, qu'adopte complétement Emerigon, « le contrat de prêt à la grosse aventure est un contrat par lequel l'un des contractants, qui est le prêteur, prête à l'autre, qui est l'emprunteur, une certaine somme d'argent, à condition qu'en cas de perte des effets pour lesquels cette somme a été prêtée, arrivée par quelque fortune de mer ou accident de force majeure, le prêteur n'en aura aucune répétition, si ce n'est jusqu'à concurrence de ce qui en restera; et qu'au cas d'heureuse arrivée, ou au cas qu'elle n'aurait été empêchée que par le vice de la chose, ou par la faute du maître ou des mariniers, l'emprunteur sera tenu de rendre au prêteur la somme avec un certain profit convenu, pour le prix du risque desdits effets dont le prêteur s'est chargé » (1).

---

(1) Pothier, *Contrats à la grosse*, n. 1; Emerigon, *id.*, chap. 1er, sect. 2, § 1er.

Cette définition résume à peu près les principes essentiels de ce contrat très-anciennement connu, tels qu'ils sont exposés soit dans les lois romaines, soit chez tous les docteurs qui ont écrit sur le droit maritime.

Dans le contrat à la grosse, auquel est consacré le tit. 9 du liv. 2 du Code de commerce, l'une des parties, ainsi qu'on le voit, appelée *prêteur* ou *donneur*, fournit donc à l'autre, appelée *emprunteur* ou *preneur*, une somme d'argent, au remboursement de laquelle sont affectés, par privilége, des objets exposés aux risques maritimes. Si ces objets arrivent à bon port, le prêteur sera payé de son avance et recevra, en outre, une certaine somme déterminée à titre de profit maritime, somme qui peut excéder l'intérêt légal de l'argent prêté. Si, au contraire, les objets périssent ou sont avariés par cas fortuit ou force majeure, le prêteur n'a droit à aucun remboursement, si ce n'est jusqu'à concurrence de la valeur des objets avariés affectés au prêt. Cette convention est appelée *contrat à la grosse aventure*, ou, par abréviation, *contrat à la grosse* ou *emprunt à la grosse;* et aussi quelquefois, *contrat à retour de voyage*.

Il est de l'essence du contrat à la grosse qu'un objet soit affecté à la somme prêtée, exposé aux risques de mer, et que ces risques soient pour le compte du prêteur. Par suite, s'il est permis de dire que le contrat est consensuel, en ce sens que la simple convention de prêter est valable et forme un lien de droit entre les parties, à un autre point de vue il faut dire que le contrat est réel, puisqu'il est subordonné à l'existence de la chose affectée au prêt et à sa mise en risques de mer. Quelques législations étrangères autorisent des contrats à la grosse fictifs et qui ne sont que de véritables gageures; ces conventions seraient nulles en France.

Dans d'autres conditions, il serait absurde de prétendre, sous le prétexte que l'acte est nul comme contrat à la grosse, que l'emprunteur, par exemple, peut se refuser à rendre l'argent qu'il a reçu. Lorsque les conventions, d'ailleurs licites, ont été qualifiées mal à propos de contrat à la grosse, l'acte n'en reste pas moins valable et ne saurait être annulé pour avoir violé des dispositions particulières à un contrat différent de celui qui est en réalité intervenu entre les parties, quelle que soit la dénomination qui y a été donnée (1). Aucun doute n'existe à cet égard.

C'est avec le contrat d'assurance que le contrat à la grosse a le plus de rapport, et la Cour de Rennes avait même proposé de réunir dans un seul titre les règles de ces deux contrats (2). Cette proposition a été repoussée avec raison. Chaque contrat a une existence indépendante. Toutefois, les principes généraux qui les régissent sont les mêmes, et, en cas de doute, il faudra, en toute circonstance, se reporter aux règles suivies pour le contrat d'assurance et aux développements que nous donnerons en traitant de ce contrat bien plus usité de nos jours que le prêt à la grosse.

1923. L'art. 311 énumère les énonciations que doit contenir l'acte dressé en vertu du contrat à la grosse, et fait connaître en même temps les conditions nécessaires pour sa validité ; mais la loi exige-t-elle qu'un acte écrit soit rédigé ?

La controverse qui existait sur ce point avant le Code de commerce a continué depuis sa promulgation, une disposition explicite à cet égard, proposée par la Cour

---

(1) Cass., 29 déc. 1831 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1240.
(2) Observations, etc., t. 1er, p. 342.

de Rennes, n'ayant pas été admise (1). Quant à nous, nous répéterons ce que nous avons dit sous l'art. 273, C. comm. ; ce que nous dirons de nouveau sous l'art. 332, c'est que l'écrit est nécessaire, non pour la validité du contrat entre les parties mêmes, mais pour en établir la preuve. Le serment pourrait, dans tous les cas, être déféré. La preuve par témoins serait admissible au-dessous de 150 fr., ou s'il y avait un commencement de preuve par écrit.

Il est superflu d'examiner, en présence de l'art. 312, si le contrat à la grosse, qui n'a pas été rédigé par écrit, est valable à l'égard des tiers, puisque ce texte, que nous allons voir tout à l'heure, déclare que le privilége du prêteur ne peut résulter que de l'enregistrement.

La loi n'établit aucune différence entre l'acte sous seing privé et celui qui est passé devant notaires; il n'est jamais nécessaire qu'il soit fait en plusieurs originaux, car il impose à l'emprunteur seul des obligations à remplir. En pays étranger, le contrat peut aussi être fait devant le chancelier du consulat.

L'acte, aux termes de l'art. 311, énonce :

1924. 1° *Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime.* Les termes de la loi ne s'opposent pas à ce que le prêteur remette à l'emprunteur, au lieu d'argent, des choses fongibles ou des marchandises ; dans ce cas, ce ne seraient pas les marchandises, même en nature, que l'emprunteur devait rendre, mais le montant de leur estimation. S'il s'obligeait à rendre les objets mêmes en nature, ce ne serait plus qu'un louage. L'emprunteur est donc, dans tous les cas, débiteur d'une somme d'argent représentant les fonds versés ou

(1) Observations, etc., t. 1er, p. 342.

la valeur estimative des marchandises livrées (1), et l'énonciation de la somme prêtée ou de la valeur des choses estimées est nécessaire : une omission à cet égard entraînerait la nullité du contrat au moins en ce qui concerne les tiers; du prêteur à l'emprunteur, la preuve pourrait être faite de la somme donnée. Mais l'emploi des sommes prêtées, déterminé dans le contrat, pourrait être changé par l'emprunteur, sans que le prêteur fût responsable d'un semblable fait ; il ne peut être tenu de surveiller l'emploi (2).

Le contrat à la grosse peut être modifié par des pactes particuliers ; non-seulement on peut donner à la grosse tout autre chose que de l'argent, dit Émerigon, mais il est même permis de stipuler que le donneur continuera d'être propriétaire des effets par lui donnés à la grosse à ses risques. Ce cas embrasse deux contrats qui, réunis ensemble, forment un louage à grosse aventure (3). Si le navire se perd, le locataire ne doit rien ; en cas d'heureuse arrivée, le change maritime stipulé représente les risques volontairement courus par le propriétaire dans l'intérêt du locataire, et le prix de la location. Ces conventions sont peu usitées.

1925. « Il ne peut y avoir de contrat de prêt à la grosse aventure, dit Pothier, s'il n'y a un profit maritime stipulé *par le contrat*, c'est-à-dire une certaine somme d'argent ou quelque autre chose que l'emprunteur s'oblige de payer au prêteur, outre la somme prêtée, pour le prix des riques dont il s'est chargé » (4).

---

(1) Stypmanus, p. 4, cap. 2, n. 18; Pothier, n. 8; Emerigon, chap. 5, sect. 4, § 1er; Boulay-Paty, t. 3, p. 54.

(2) Cass., 20 fév. 1844; Dalloz, *Rép.*, n. 1268.

(3) *Contrat à la grosse*, chap. 5, sect. 4, § 2.

(4) *Du Prêt à la grosse aventure*, n. 19.

Si le profit n'a pas été stipulé, Pothier paraît décider implicitement, par le passage même que nous venons de rapporter, que le contrat ne pourrait valoir comme *emprunt à la grosse*. Cette omission dans un contrat aléatoire pourrait, bien moins encore que celle du prix dans le contrat de vente, être réparée par le juge. Émerigon, toutefois, soutenait, dans l'ancien droit, que le profit maritime, en cas d'omission, devrait être réglé suivant le cours de la place, eu égard au temps et au lieu du contrat ; et cette opinion est suivie par les auteurs modernes (1) ; nous ne croyons pas qu'elle puisse être admise.

Si quelqu'un, dit Pothier, prêtait une somme d'argent à un armateur pour un certain voyage, avec la clause qu'il ne serait pas tenu de le rendre en cas de perte ou de prise de son vaisseau par quelque accident de force majeure, sans exiger de lui pour cela aucun profit maritime, ce contrat ne serait pas un contrat de prêt à la grosse aventure ; mais ce serait un contrat de prêt mêlé de donation de la somme prêtée, en cas de perte ou de prise du vaisseau ; laquelle donation serait valable par la tradition qui a été faite des deniers, pourvu qu'elle fût faite entre personnes capables » (2).

Une pareille stipulation, toutefois, se présumerait difficilement en matière commerciale et devrait bien être expresse ; dans tout autre cas, le contrat manquant d'une des conditions essentielles pour un emprunt à la grosse, devrait être considéré plutôt comme un simple prêt.

1926. Le taux du profit maritime n'est pas limité par la loi ; il est entièrement abandonné à la discrétion des

---

(1) Emerigon, chap. 3, sect. 1re, § 3 ; Pardessus, n. 902 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 58 ; Dageville, t. 2, p. 477.

(2) *Du Prêt à la grosse aventure*, n. 19. — *Sic*, Pardessus, n. 896 et 902.

parties contractantes, qu'il soit calculé à raison de tant pour cent par mois ou qu'il soit d'une somme fixe pour le voyage. Les juges ne pourraient le réduire en aucun cas.

Le profit maritime est dû en entier dès que le donneur a commencé à courir les risques, quoiqu'ils aient cessé avant le temps convenu. Mais si le voyage était rompu avant d'avoir commencé, lors même que ce serait par le fait de l'emprunteur, le profit maritime ne peut être payé, parce qu'il est le prix des risques et que les risques n'ont point existé (1). La preuve de cette absence de risque est à la charge de l'emprunteur (2).

1927. Le taux du profit maritime ne doit pas être modifié par les événements à venir, sauf convention contraire : la stipulation aux termes de laquelle le profit augmentera, par exemple, en cas de guerre, est équitable, mais ne pourrait être suppléée par les juges, si les parties ont gardé le silence.

Quelquefois le contrat porte que si le vaisseau n'est pas de retour après un certain temps, le profit maritime augmentera à raison de tant pour cent par mois, depuis l'expiration de ce temps jusqu'au retour. Cette stipulation a été critiquée par Valin (3); mais elle ne semble contraire ni aux principes ni à l'équité, et elle est généralement regardée comme légitime (4).

Le contrat peut être fait moyennant un change déterminé, douze pour cent par exemple, pour le voyage non excédant six mois et au prorata pour le surplus. Si le

---

(1) Pothier, n. 38; Emerigon, chap. 3, sect 1re, § 4; Pardessus, n. 894.
(2) Cass., 19 nov. 1872 (S.72.1.433).
(3) Sur l'art. 2, t. 5, liv. 3.
(4) Pothier, n. 21; Emerigon, chap. 8, sect. 3, § 2; Locré, t. 3, p. 336; Boulay-Paty, t. 3, p 68.

voyage dure moins de six mois, les premiers douze pour cent de change n'en sont pas moins acquis au donneur; s'il dure davantage, le change sera augmenté en proportion (1).

Si le change est fixé à tant pour cent par mois, il n'est dû qu'à la fin du voyage et est acquis à proportion que le voyage a duré : le mois commencé est dû en entier.

Dans le contrat d'assurance, si la stipulation comprend l'aller et le retour et que le navire revienne sans chargement, l'ancienne loi comme le Code de commerce (art. 356) accordent une diminution sur la prime stipulée. Valin et Pothier avaient voulu étendre cette disposition au contrat à la grosse (2). Il nous paraît impossible, dans le silence de la loi, d'appliquer cette faveur exceptionnelle (3).

Il est peut-être utile de rappeler, en terminant, que le profit maritime ne peut être que le prix du risque de perte ; si le prêteur s'est fait consentir une lettre de change qui lui assure, même en cas de perte du navire, le paiement de la somme prêtée, la convention n'est plus un contrat à la grosse, et l'emprunteur est libéré par le paiement de la lettre de change souscrite par lui ; le profit maritime ne serait plus dans ce cas qu'un intérêt usuraire.

Un arrêt de la Cour de Bruxelles semble avoir jugé le contraire (4); mais cet arrêt doit être entendu dans ce sens que les lettres de change délivrées au prêteur en exécution du contrat portaient la mention expresse de

---

(1) Emerigon, chap. 8, sect. 3, § 1.

(2) Valin, sur l'art. 15, tit. 5, liv. 3 ; Pothier n. 41.

(3) Emerigon, chap. 3, sect. 3, et chap. 8, sect. 1, § 2 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 77 ; Dageville, t. 2, p. 75 et suiv.

(4) Bruxelles, 5 janv. 1822 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1369.

leur origine et ne donnait au porteur d'autres droits que ceux qu'il aurait tenus d'un effet à ordre, qui eût été endossé à son profit. Dans ces termes, il faut dire que ces effets, quelle que fût la qualification légale qui devait leur appartenir, ne constituait pas novation et ne maintenaient que les droits résultant du contrat même. La même règle avec la même distinction serait suivie pour le cas où l'emprunteur aurait engagé sa personne et ses biens ou aurait accordé une hypothèque ou toute autre sûreté accessoire en outre des priviléges résultant du contrat ; un tel prêt aurait le caractère d'un prêt à la grosse (1). Si l'emprunteur devait néanmoins être libéré de tout engagement en cas de perte du navire, il en serait autrement s'il devait rester engagé dans tous les cas.

De ce que le profit maritime dans un contrat de grosse ne peut être stipulé qu'en vue et en raison d'un risque maritime, il en résulte que si, à l'échéance d'un billet de grosse et à l'expiration du risque, le débiteur obtient du créancier une prorogation, il ne peut y avoir lieu à la continuation du change maritime, au taux exceptionnellement stipulé, quand même la prorogation n'aurait été consentie qu'à cette condition considérée comme prix de l'abandon par le créancier de certaines garanties attachées au contrat primitif (2).

1928. Quand les risques sont finis, le remboursement du capital prêté et le change maritime sont dus. Le Code espagnol (art. 839) décide, dans ce cas, que le prêteur aura droit à l'intérêt commercial pour le capital et non pour le profit maritime.

La cour de Rennes avait proposé d'insérer dans la loi

---

(1) Rennes, 24 nov. 1860 (S.62.2.89).
(2) Cass., 19 nov. 1872 (S.72.1.433.

un article ainsi conçu : « L'intérêt de terre de la somme prêtée court de plein droit du jour de la cessation des risques. En aucun cas le profit maritime ne produit intérêt. » Pothier, ajoutait-elle, « refuse l'intérêt du capital, même à compter de la cessation du risque (au moins, aurait-elle pu dire, si ce n'est du jour de la demande judiciaire); et quant au profit maritime, il enseigne que l'intérêt n'en est dû en aucun cas : ce serait, dit-il, un anatocisme.

« Emerigon soutient que la première partie de l'opinion de Pothier est en opposition avec la loi, quoique l'ordonnance garde le silence le plus absolu sur la question. La loi dont parle Emerigon est le droit romain, portant : *Discusso periculo, majus legitima usura non debebitur ;* d'où il conclut que l'intérêt légitime du principal est dû *ipso jure.* Cette conséquence ne sort pas du texte. Mais telle est la jurisprudence constante, qui n'a pas varié sur ce point.

« La seconde partie de l'opinion de Pothier, relative à l'intérêt du profit maritime, disait la même Cour, souffre plus de difficultés : les auteurs cités par Emerigon tiennent la négative; et lui-même, quoiqu'il dise que l'affirmative n'est pas douteuse, fait des vœux pour un changement de jurisprudence » (1).

Le désaccord signalé par les observations de la Cour de Rennes était un motif de plus pour engager le législateur à s'expliquer; on sait, d'ailleurs, qu'en matière d'intérêts, les auteurs qui écrivaient sous l'ancienne jurisprudence ne pouvaient toujours se dégager des préoccupations que faisaient peser sur eux les lois de

---

(1) Observations, etc., t. 1er, p. 346; Pothier, n. 51; Emerigon, *Contr. à la grosse,* chap. 3, sect. 4.

l'Eglise. Le Code de commerce cependant est resté muet et la controverse a continué.

La Cour de Rennes, qui a eu plus tard à se prononcer judiciairement sur la question, rappelant que le législateur averti avait refusé d'adopter la rédaction qui lui avait été proposée, en conclut sans hésiter qu'il a voulu maintenir les règles que l'ancienne jurisprudence avait admises, ainsi que nous l'apprend Emerigon, et a accordé les intérêts non-seulement pour le capital, mais aussi pour le profit maritime exigible, dit-elle, en même temps que le capital, avec lequel il forme un tout indivisible (1).

1929. En ce qui concerne le capital, la même question se représente incessamment. En matière commerciale, contrairement aux règles du droit civil, le négociant qui retient des fonds au delà du terme stipulé pour le paiement est-il de plein droit présumé en retirer un bénéfice excédant même l'intérêt légal, qu'il doit, tout au moins, payer au créancier pour l'indemniser de la privation des fonds qu'il aurait lui-même utilement employés, s'il les avait eus à sa disposition? Doit-on admettre des usages assez constants à cet égard pour faire supposer une convention, nécessairement sous-entendue, et accorder les intérêts par le seul effet de la demeure et sans demande? Nous croyons que la réponse doit être affirmative (2); l'arrêt qui le décide ainsi, juge en fait, et ne peut être censuré par la Cour de cassation. Mais nous croyons que l'arrêt serait également à l'abri de la censure si, refusant de se mettre au point de vue des usages commerciaux et s'appuyant sur le texte de la loi civile, il décidait que l'intérêt n'est dû qu'à compter de la demande en justice (3).

---

(1) Rennes, 7 mars 1820; Dalloz, *Rép.*, n. 1379.
(2) Boulay-Paty, t. 3, p. 87; Dageville, t. 2, p. 486.
(3) Pardessus, n. 917; Delvincourt, t. 2, p. 513, note 8; Bédarride, n. 943.

En ce qui concerne le profit maritime, quelles que soient les différences qu'il est aisé de relever à certains égards entre la somme que ce profit représente et des intérêts ordinaires, il ne sera jamais en définitive que le prix stipulé pour l'usage de l'argent prêté et la prime convenue pour les risques de la perte : dans le contrat de prêt pur et simple, les intérêts ne sont pas autre chose, mais le risque d'insolvabilité est remplacé dans le prêt à la grosse par les risques de mer. L'art. 1154, C. civ., portant que les intérêts échus des capitaux peuvent produire des intérêts ou par une demande judiciaire ou par une convention spéciale, nous pensons que ce texte doit être appliqué au profit exigible dû pour le contrat à la grosse, quoique l'article cité par nous du Code civil ajoute : « Pourvu que, soit dans la demande, soit dans la convention, il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une *année entière.* » Le prêt à la grosse, on le sait, se fait rarement à l'année. En ce qui concerne les sommes dues, représentant le profit maritime, les intérêts ne pourront donc courir que du jour de la demande en justice.

1930. 2° *Les objets sur lesquels le prêt est affecté.* La désignation des choses affectées au prêt est utile pour constater leur identité ; mais il peut y être suppléé toutefois par d'autres documents ; cette désignation est quelquefois impossible, notamment lorsque le prêt est destiné à l'achat à faire de marchandises par l'emprunteur.

Le contrat peut énoncer d'une manière générale que le prêt est fait sur les facultés d'un bâtiment ; si le navire est suffisamment désigné, il n'est pas nécessaire que l'acte exprime les effets que l'emprunteur avait chargés, sous l'obligation par lui, en cas de sinistre, de justifier

qu'il avait des effets sur le vaisseau pour une valeur au moins égale à la somme prêtée (1).

L'emprunteur a le droit, en cours de voyage, de vendre et d'échanger les marchandises affectées au prêt, pourvu qu'il y ait toujours sur le navire une valeur équivalente à la somme prêtée; il ne peut en être autrement dans les voyages d'aller et de retour.

Il est utile également de déterminer dans le contrat la valeur des objets affectés au prêt : il faut ajouter encore, toutefois, que cette estimation n'est pas indispensable; mais si elle a été faite, il y a présomption, en faveur de l'emprunteur, que cette évaluation est exacte, et sauf la preuve contraire réservée au prêteur; dans tout autre cas, l'emprunteur, au contraire, sera tenu de justifier qu'à l'instant de l'événement qu'il veut faire supporter au prêteur, les objets exposés aux risques étaient d'une valeur équivalente à la somme prêtée (2).

1931. 3° *Les noms du navire et du capitaine.* Lorsque c'est le navire même qui est affecté au prêt, la nécessité de le désigner rentre dans l'obligation imposée par le numéro précédent de faire connaître l'objet sur lequel on emprunte; et la désignation doit être aussi exacte et aussi complète que possible, afin que le prêteur soit à même de bien apprécier les risques dont il se charge. Mais la disposition dont nous nous occupons a été spécialement écrite pour le cas où le prêt est fait sur la cargaison; et l'art. 311 exige, dans ce cas, indépendamment de la désignation des marchandises, que le contrat fasse connaître le nom du navire et du capitaine.

Le texte n'a parlé que du nom du navire; Locré en

---

(1) Valin, sur l'art. 2, tit. 5, liv. 3; Pothier, n. 31.
(2) Pardessus, n. 904.

conclut qu'une plus ample désignation est inutile (1). Si le donneur à la grosse a du navire une connaissance suffisante, qu'il soit objet ou lieu de risques, une plus ample désignation est inutile, et cette connaissance sera facilement présumée, si le contrat a été signé librement et sans réclamation. Il faut même aller plus loin. S'il y avait inexactitude dans la désignation, mais qu'il fût prouvé, du reste, qu'il n'y a pas eu erreur de la part des parties sur l'identité du navire, l'inexactitude serait sans importance.

Sauf une déclaration expresse ou facilement présumée il faudrait donc dans cette circonstance encore, comme dans les cas prévus par les art. 273, 281, 332, que l'acte même permette au prêteur de bien apprécier l'espèce du navire, ses avantages ou ses inconvénients. L'art. 324, que nous expliquerons tout à l'heure, indique clairement, au surplus, l'importance que la loi attache à la désignation du vaisseau.

Le nom du capitaine peut être un moyen de plus pour particulariser le navire; il est, en outre, souvent une garantie pour le prêteur. L'emprunteur ne pourrait donc, sans l'autorisation du prêteur, changer le capitaine pas plus que le navire désigné; mais, dans l'usage, le contrat ajoute presque toujours au nom du capitaine *ou autre pour lui;* cette mention fait disparaître toute difficulté. Si le nom avait été omis, on pourrait supposer aisément, dans ce cas, que le choix a été laissé à l'emprunteur, puisque cette clause n'a rien d'illégitime.

1932. L'art. 190 met sur la même ligne que les navires, nom par lequel on désigne plus particulièrement les vaisseaux d'un fort tonnage, tous autres bâtiments de

---

(1) *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 329 et suiv.

mer, et nous avons dit que l'on ne pourrait excepter que les simples nacelles. Au point de vue de l'art. 311, on doit donc considérer comme objets sur lesquels peut être contracté un emprunt à la grosse, de simples barques de pêche : « Des termes de l'art. 190, C. comm., a dit la Cour de cassation, il résulte que la loi autorise le prêt à la grosse tout à la fois sur les navires proprement dits et sur les autres bâtiments de mer; qu'il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière; que les sloops, barques ou bateaux de pêche forment à eux seuls le matériel d'entreprises commerciales dont l'importance se trouve démontrée par l'existence même qu'a eue la société du Tréport; et que de telles entreprises ne peuvent être privées des avantages de tous les contrats maritimes, qu'autant que la loi l'aurait formellement exprimé; et, au surplus, les barques de pêche sont exposées aussi à des risques de mer; si elles ne sont pas employées à des voyages de long cours, elles le sont à des courses plus ou moins aventureuses réitérées dans toutes les saisons; et enfin, pour la validité du contrat à la grosse, il suffit qu'il ait eu lieu pour un temps déterminé, quel qu'il soit » (1).

1933. L'absence complète de toute désignation devrait avoir pour effet d'annuler le contrat comme manquant de l'une des conditions imposées par la loi spéciale, et il faut ajouter, par les principes généraux; aucune distinction ne peut être faite que le navire soit l'objet ou le lieu du risque, qui porterait, spécialement

(1) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.197).

dans ce dernier cas, sur les facultés. L'art. 337 ci-après, en ce qui concerne l'assurance et seulement dans des cas déterminés où la force des choses semblait demander une exception à la rigueur des principes, légitime le contrat, qui ne désigne ni les marchandises, ni le navire, ni le capitaine. Cette dérogation ne peut être étendue; et le contrat à la grosse fait sans indication aucune du navire et en laissant la liberté entière du choix à l'emprunteur, ou, pour nous servir de l'expression consacrée *in quo vis*, n'est point autorisé par la loi. Ce sera un prêt pur et simple; le prêteur n'aura pas droit au profit maritime; l'emprunteur ne sera pas libéré par la perte du navire qu'il viendrait plus tard déclarer comme ayant dû être l'objet des risques. Le texte de la loi favorise cette décision, et les inconvénients d'une doctrine contraire sont évidents pour tout le monde (1).

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'emprunteur qui diminuerait l'opinion du risque devrait annuler le contrat à la grosse, comme, aux termes de l'art. 348 ci-après, elles annulent l'assurance. La règle posée par ce dernier article n'est plus une exception aux principes généraux; elle est au contraire une consécration formelle et doit, par suite, s'étendre de plein droit au contrat à la grosse.

1934. 4° *Les noms du prêteur et de l'emprunteur.* Comme tous les contrats, celui de prêt à la grosse doit indiquer les noms des parties, afin de créer un droit et une obligation.

Le nom de l'emprunteur est nécessairement connu au moins par la signature mise au bas de l'acte; il est évident qu'il ne pourrait être suppléé.

---

(1) Bédarride, n. 845. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 3, p. 51

Si le nom du prêteur avait été omis, même dans le cas où l'acte n'est point stipulé au porteur, le contrat ne serait pas nul : l'aveu de l'emprunteur suffirait à couvrir l'omission. A défaut, l'acte émané de l'emprunteur serait un commencement de preuve par écrit, qui pourrait être complété par la preuve testimoniale (1); et s'il avait été enregistré, il pourrait même être opposé aux tiers.

Le contrat à grosse pourrait être stipulé payable au porteur.

Il peut être fait à ordre.

1935. 5° *Si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps ?* Les parties ont liberté entière pour stipuler sur ces divers points les conditions qui leur paraissent préférables.

Si le voyage n'était pas désigné, la notoriété publique qui aurait fait connaître quel en était le but, pourrait suppléer au défaut d'énonciation (2). Il faudrait décider également qu'il n'y aurait pas nullité, si les circonstances dans lesquelles l'emprunt a été contracté n'avaient pas permis de fixer l'époque à laquelle le navire prendrait la mer (3).

Le contrat peut être fait pour l'aller et le retour ou pour l'un ou l'autre seulement, ou pour un temps préfix, soit avec désignation du voyage, soit pour tous les voyages à entreprendre dans la période de temps fixée.

Si rien n'est déterminé à cet égard par la convention, le prêt serait présumé fait pour l'aller et le retour, présomption, dit Emerigon, qui est analogue à la nature du contrat à retour de voyage et à la pratique journalière,

---

(1) Pardessus, n. 906; Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 332; Boulay-Paty, t. 3, p. 48; Dageville, t. 2, p. 482; Bédarride, n. 848.

(2) Dageville, t. 2, p. 508; Dalloz, *Rép.*, v° *Droit marit.*, n. 1203.

(3) Cass., 15 juill. 1868 (S.68.1.408).

et sauf les circonstances particulières, dont les tribunaux seraient juges, qui devraient faire présumer le contraire (1).

Lorsque le prêt est fait pour un temps limité, même avec désignation de voyage, les risques du prêteur cessent à l'expiration du temps fixé, quoique le voyage ne soit pas encore terminé, sauf stipulations contraires (2). Ce point était controversé toutefois, et quelques auteurs prétendaient que la fixation d'une époque avait été ajoutée, non pour terminer le risque, mais pour grossir le change, à proportion de la durée du voyage. Cette opinion, à moins de circonstances particulières, ne pourrait être suivie.

L'art. 376, C. comm., porte : « Dans le cas d'une « assurance à temps limité, après l'expiration des délais « établis pour les voyages ordinaires et pour ceux de « long cours, la perte du navire est présumée arrivée « dans le temps de l'assurance. » L'art. 375 fixe quels sont ces délais. Cette règle serait de plein droit applicable au contrat à la grosse, et le prêteur répondrait de la perte.

1936. 6° *L'époque du remboursement.* Si le contrat ne déterminait pas le terme du paiement, l'échéance devrait être fixée à l'expiration des risques : il n'y a nécessité de désigner l'époque que dans le cas où les parties désirent qu'il en soit autrement.

Dans la pratique, un délai est presque toujours accordé à l'emprunteur après la fin du voyage : dans le cas même, où aucun délai n'a été stipulé. Emerigon constatait déjà (3) qu'il était permis au juge d'accorder par équité

---

(1) Emerigon, chap. 8, sect. 1re, § 1er; Pothier, n. 32; Boulay-Paty, t. 3, p. 60 et suiv.

(2) Emerigon, chap. 8, sect. 3, § 1er. — *Contrà*, Targa, chap. 33, note 13.

(3) Emerigon, chap. 9, sect. 2, § 2.

et selon les circonstances un certain délai pour donner au débiteur les moyens de remplir sa promesse et sauf le paiement des intérêts de retard, mais au taux légal. Aucune disposition de la loi commerciale n'empêche ici, comme dans le cas prévu par l'art. 157, C. comm., que l'art. 1244, C. civ., ne soit suivi et que des délais modérés ne soient accordés, en effet, selon les circonstances; mais les usages rendront l'intervention du juge bien rarement nécessaire pour assurer ce bénéfice au débiteur.

Si, dans le lieu où le risque stipulé est fini, il n'y a personne à qui le paiement puisse être fait, le preneur a le choix ou de faire le dépôt judiciaire de la somme due ou de la conserver entre ses mains sans être tenu à aucun intérêt, mais en gardant tous les risques à sa charge.

Article 312.

Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilége.

Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites par l'art. 234.

SOMMAIRE.

1937. Motifs qui ont fait ordonner l'engistrement des contrats à la grosse.
1938. La loi n'a pas dit à quel tribunal cette formalité doit être remplie.
1939. Prêt fait à l'étranger ; prêt fait à un étranger en France.

1937. Valin avait exprimé le vœu que les contrats à la grosse faits sous seing privé fussent assujettis à la formalité de l'enregistrement, afin d'éviter des fraudes qui ne s'étaient que trop souvent produites (1); le tribunal

(1) Sur l'art. 1er, tit. 5, liv. 3.

de commerce de Bordeaux reproduisit les observations de Valin; tout contrat qui peut être exécuté au préjudice d'un tiers, disait-il, doit nécessairement avoir une date certaine et un caractère authentique (1). Le Conseil d'Etat ajouta au projet l'art. 312, pour faire droit à ces réclamations; elles servent donc à en faire bien apprécier le sens et la portée.

Le texte ne distingue pas entre les contrats sous seing privé ou par actes authentiques; la disposition est générale : pour les derniers, elle était moins nécessaire peut-être, mais elle est utile encore, afin de ne pas obliger ceux qui y ont intérêt à multiplier les recherches auxquelles ils doivent se livrer.

L'enregistrement fait au greffe du tribunal de commerce, ou du tribunal civil qui en remplit les fonctions, dans les dix jours de la date du contrat, maintient le privilége accordé par la loi envers tous; s'il est tardif, en raison des motifs qui ont fait écrire cette disposition, il faut décider que le privilége est perdu sans doute à l'égard des tiers, dont les créances remontent à une date antérieure à cet enregistrement, mais doit être maintenu envers ceux qui ne sont devenus créanciers que postérieurement; aucune possibilité de fraude n'existe pour eux (2).

Les mêmes motifs ne permettent pas de douter que le défaut d'enregistrement ne fait aucun obstacle à ce que le contrat conserve toute sa force entre les parties. Mais le porteur de deux billets de grosse, dont un seul a été transcrit, ne pourrait, au préjudice des tiers, imputer en aucun cas le paiement partiel qu'il aurait reçu sur le billet de grosse non enregistré, quelque valable qu'il

---

(1) Observ., t. 2, 1re part., p. 481.

(2) Locré, t. 3, p. 341; Boulay-Paty, t. 3, p. 23; Dageville, t. 2, p. 490; Bédarride, n. 858.

fût, du reste, entre les contractants (1); ce serait indirectement annuler la disposition protectrice qui exige l'enregistrement.

1938. La loi n'a pas dit à quel tribunal l'enregistrement devait être fait; sans doute c'est une lacune regrettable, mais, dans le silence de la loi, la Cour de cassation a jugé que « les art. 192 et 312, C. comm., en imposant aux prêteurs à la grosse l'obligation de faire enregistrer leurs contrats au greffe du tribunal de commerce, n'exigent pas que cet enregistrement ait lieu au greffe du tribunal dans l'arrondissement duquel l'emprunteur exerce son négoce, plutôt qu'au greffe du lieu de la confection du contrat, ou à celui du domicile du prêteur et qu'on ne peut ajouter aux dispositions de la loi, surtout quand il s'agit d'établir des déchéances » (2).

Il faudrait ajouter, en suivant cet ordre d'idées, que, dans le silence de la loi, l'enregistrement pourra se faire, selon la fantaisie des parties, au greffe de n'importe quel tribunal de France, exprès choisi pour dissimuler complétement le contrat aux yeux des tiers et ne pas divulguer l'état de gêne de l'emprunteur. Il est par trop évident que ce n'est pas là ce que la loi a voulu; et nous croyons qu'en s'inspirant de l'esprit évident qui a présidé à la rédaction de l'art. 312, la Cour pouvait se montrer plus hardie, et, si ce n'est *ajouter aux dispositions de la loi,* les expliquer, leur donner un sens, les compléter de manière à ne pas rendre tout à fait dérisoire une précaution qui a semblé nécessaire. Cependant cette nécessité de compléter la loi ne se révèle, il faut le dire, que dans le cas que le Code de commerce n'a point eu à

(1) Aix, 10 août 1838 (D.P.39.2.146).
(2) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.197).

prévoir, ce serait dans l'hypothèse où le navire serait l'objet d'un contrat de gage ; mais au point de vue du législateur et si, conformément à l'art. 323 ci-après, c'est le dernier prêteur qui est toujours préféré, il y a peu d'intérêt pour lui à connaître les emprunts précédents ; l'enregistrement, en quelque lieu qu'il ait été accompli, suffit pour donner au contrat une date certaine. Cet enregistrement n'a que ce but ; c'est une garantie en faveur du dernier prêteur ; il n'est pas destiné à donner au contrat de publicité, mais bien tout simplement à lui imprimer une date certaine.

1939. Le second paragraphe de l'art. 312 porte que les contrats à la grosse faits à l'étranger sont soumis aux formalités prescrites par l'art. 234 ; et l'enregistrement ne peut être obligatoire, par conséquent, en ce qui les concerne. Mais la Cour de cassation a eu à décider que cette formalité était exigée, quand le prêt a été fait en France à un étranger, quoique l'acte ait été passé devant le consul du pays de l'emprunteur. Cette circonstance ne suffit pas à le faire considérer comme un contrat fait à l'étranger et auquel devrait s'appliquer le second paragraphe de l'art. 312. Si, à l'égard de l'emprunteur, il a suffi de l'accomplissement des formalités exigées par la loi étrangère, il ne peut en être de même lorsque le prêteur se trouve en présence de tiers auxquels il veut opposer son privilége, et pour les repousser il doit justifier de l'enregistrement (1).

Article 313.

Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre.

---

(1) Cass., 26 mars 1860 (S.60.1.311).

En ce cas, la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celles des autres effets de commerce.

SOMMAIRE.

1940. Contrat à la grosse transmissible par endossement.

1940. L'ordonnance de 1681 ne contenait aucune disposition qui permît expressément que le contrat à la grosse fût fait à ordre; l'usage, suppléant au silence de la loi, avait fait admettre cette forme (1) que le Code de commerce a consacrée, et en en réglant les effets : le contrat de grosse peut être négocié par les mêmes voies, avec les mêmes droits et sous les mêmes garanties que les autres effets de commerce, et l'acquéreur d'un billet de grosse à ordre, qui en a payé la valeur, en devient véritable propriétaire. Les risques maritimes sont pour son compte et le profit nautique lui appartient (2). La loi ayant assimilé complétement la négociation d'un contrat de grosse à la négociation des lettres de change ou autres effets de commerce, l'endossement doit être soumis aux mêmes formalités et produire les mêmes effets. Ainsi on ne peut opposer au tiers porteur de bonne foi les exceptions dont le prêteur serait passible (3); mais le porteur d'un contrat à la grosse, qui n'a été saisi que par un endossement en blanc, serait présumé simple mandataire et passible des exceptions opposables au premier bénéficiaire (4); nous avons dit, en parlant des lettres de change, quelle est l'étendue de ce mandat, qui est non-seulement pour toucher, mais pour négocier, et quels

(1) Emerigon, chap. 9, sect. 1re, § 1er.
(2) Emerigon, chap. 9, sect. 1re, § 2.
(3) Cass., 27 fév. 1810.
(4) Bordeaux, 5 fév. 1839 (S.39.2.370).

rapports il établit du cédant au concessionnaire qui a réellement fait les fonds. Toutes les règles enfin applicables aux lettres de change et effets de commerce, nous le répétons, doivent être étendues aux contrats à la grosse (1).

L'expression *à ordre* dans le contrat à la grosse, pas plus que dans les autres effets de commerce, n'est sacramentelle et peut être remplacée par des équipollents (2); mais ils ont l'inconvénient de rendre possibles des contestations que l'expression consacrée par l'usage ne permet pas d'élever.

Si le contrat à la grosse est fait au porteur, il est soumis aux mêmes règles que les autres valeurs de cette espèce.

S'il est à personne dénommée, il ne représente qu'une créance ordinaire régie par les principes du droit civil (Code civil, art. 1690 à 1694).

En cas de non-paiement, le porteur légitime est tenu, conformément aux règles générales, de faire protester et de se conformer à tout ce qui est prescrit au titre de la lettre de change. « A cet égard, dit Pardessus, les règles sur la nécessité de faire le protêt le lendemain de l'échéance doivent être modifiées suivant la nature des choses. Si le prêt est fait pour un temps déterminé, tant de mois, de jours, ou remboursable à telle époque, rien ne s'oppose à ce que le porteur par endossement exige le paiement le jour indiqué, ou proteste le lendemain ; il doit donc exercer son recours dans les délais fixés pour les lettres de change. Mais si l'époque du remboursement est indéterminée; si le prêt est fait pour un

(1) Aix, 28 fév. 1839 (J.P.39.1.376).
(2) Cass., 27 fév. 1810.

voyage ; jusqu'à telle hauteur en mer, le porteur ne peut connaître l'événement à l'instant même qu'il a lieu, de manière à exiger le paiement ou à protester. Il doit le faire aussitôt qu'il en est instruit; et c'est aux tribunaux à apprécier, par les circonstances, les exceptions de déchéance qu'on essaierait de faire valoir contre lui » (1). Cette règle doit être suivie dans tous les cas où l'époque de l'échéance est indéterminée; mais, lorsque la nouvelle de la cessation des risques est parvenue au porteur du billet de grosse, il doit, sous peine de déchéance, faire protester dès le lendemain.

Article 314.

La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

SOMMAIRE.

1941. Limite de la garantie qui peut être stipulée.

1941. La responsabilité de l'endosseur était la conséquence naturelle, conformément aux règles exposées plus haut, de l'endossement qu'il avait souscrit ; mais, à raison de la nature particulière du titre, il pouvait y avoir doute pour en fixer l'étendue. Emerigon suivait la doctrine de Casaregis et la limitait expressément au principal augmenté seulement des frais de protêt et des intérêts de terre depuis l'échéance (2). Le Code, sur l'observation de la Cour de Rennes, a adopté un système moins absolu.

---

(1) *Droit comm.*, n. 889; Boulay-Paty, t. 3, p. 104; Dageville, t. 2, p. 493; Bédarride, n. 871.

(2) Casaregis, *Disc.* 55, n. 2; Emerigon, *Contr. à la grosse*, chap. 9, sect. 1re, § 2.

« La garantie, disait M. Corvetto, dans l'exposé des motifs, doit avoir pour limite la somme qu'on reçoit. Le porteur à la grosse a endossé son billet, c'est-à-dire il a fait le transport pour une somme égale à celle qu'il a donnée lui-même et qui se trouve exprimée par le texte du billet. Il est juste, il est dans l'ordre et dans la nature des choses qu'il cautionne jusqu'à cette somme ; mais pourquoi cautionnerait-il pour une somme plus forte? Quel dédommagement recevrait-il pour ce surcroît de garanties ? Garant pour la somme qu'il reçoit, il le serait encore, sans motifs, de vingt-cinq ou trente pour cent de profit maritime, qu'il ne reçoit pas. L'équité et la justice semblent repousser cette idée. Mais, en adoptant cette opinion, le législateur a jugé convenable de laisser aux parties la liberté d'une convention contraire ; car il est bien à croire que l'endosseur, en courant un risque plus étendu, ne manquerait pas de stipuler en sa faveur une indemnité proportionnelle à l'extension conventionnelle de la garantie. » Ainsi, si, après heureuse arrivée, le porteur ne pouvait obtenir le paiement, son recours serait limité au capital, sauf stipulation contraire.

Les parties pourraient stipuler que l'endosseur est déchargé de toute garantie ; mais nous croyons avec M. Bédarride qu'elles n'ont pas le droit de stipuler que, même en cas de perte du navire, le cessionnaire pourrait exiger son remboursement ; le cédant ne peut garantir le paiement que s'il est dû, et le cessionnaire, devenu le véritable prêteur, doit courir les risques imposés à celui-ci (1).

---

(1) Bédarride, n. 870.

Article 315.

Les emprunts à la grosse peuvent être effectués :
Sur le corps et quille du navire ;
Sur les agrès et apparaux ;
Sur l'armement et les victuailles ;
Sur le chargement ;
Sur la totalité de ces objets conjointement ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

SOMMAIRE.

1941 *bis*. Projet de loi proposant de modifier l'art. 315.
1942. Prêt fait sur le corps et quille ; que comprend-il ?
1943. Prêt fait sur facultés ; que comprend-il ?
1944. Prêt fait sur corps et facultés.
1945. Conditions de validité pour l'emprunt à la grosse ; risques commencés ; emploi de l'argent.

1941 *bis*. Un projet de loi présenté à l'Assemblée nationale, le 5 janvier 1875, par le ministre du commerce, et que cette Assemblée n'a pu adopter avant de se séparer, présenté de nouveau au Sénat par M. Grivart, le 19 mai 1876, et soumis en ce moment à ses délibérations, propose de modifier ainsi qu'il suit l'art. 315 :

« Les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur « le navire et ses accessoires, sur l'armement et les vic- « tuailles, sur le fret, sur le chargement, sur le profit es- « péré du chargement, sur la totalité de ces objets con- « jointement, ou sur une partie déterminée de chacun « d'eux. »

Ces modifications à l'art. 315 ne sont que la conséquence des modifications que cette même loi propose de faire subir au titre des assurances et dont nous aurons occasion de parler plus loin.

1942. L'emprunt à la grosse peut être fait sur tou-

tes choses qui, étant dans le commerce, sont exposées à des risques maritimes ; l'une et l'autre condition sont également de rigueur. Le prêt fait sur le corps et quille du navire s'entend d'une somme prêtée pour être employée au paiement des frais de radoub, ce qui comprend aussi bien les matières qui y servent que les journées de charpentiers, calfats ou autres ouvriers.

Le prêt fait sur les agrès et apparaux s'applique aux voiles, cordages, vergues et autres ustensiles du navire.

Celui qui porte sur l'armement et les victuailles affecte les canons et autres armes, les munitions de guerre, les provisions de bouche et tous les frais jusqu'au départ.

Dans l'usage, il est rare qu'on use de la faculté, donnée par la loi, d'affecter séparément les objets énumérés par l'art. 315 : « Si un emprunt à la grosse est fait sur le navire, sans autre désignation, dit le Code hollandais, il comprend les agrès et apparaux ainsi que l'armement » (art. 575). C'est en ce sens que devrait être également interprété le contrat passé en France, s'il y avait doute ; et cet usage est parfaitement justifié par cette considération, que l'armement, les agres et apparaux ne sont qu'un accessoire du navire et en font partie.

1943. L'emprunt à la grosse peut également être affecté sur le chargement ou *facultés ;* le navire, dans ce cas, n'est plus l'objet des risques, mais simplement le lieu.

Le prêt sur facultés comprend tout ce qui appartient au preneur, tant dans le chargement ou la cargaison proprement dite que dans les *pacotilles*. Si l'emprunt avait été fait sur la *cargaison* et les *pacotilles* séparément, les deux objets formeraient deux masses distinctes. L'emprunt sur les pacotilles ne comprend limitativement que les objets rangés sous cette dénomination.

Si le prêt est fait sur certaines marchandises déterminées, les autres marchandises appartenant au même propriétaire, chargées sur le même navire, en seraient exclues.

Lorsque le contrat est fait sur *facultés* sans limitation, il affecte les marchandises chargées au départ aussi bien que celles qui sont chargées pendant le cours du voyage pour le compte du preneur, si le contrat contient la clause de faire échelle. Si le contrat est restreint au seul trajet d'*aller*, il n'affecte pas les marchandises chargées en retour. Il en est autrement si, conformément à l'usage, il est d'*entrée* et de *sortie*.

Le privilége ne frapperait pas cependant sur les marchandises chargées volontairement par le preneur et non par suite de fortunes de mer sur d'autres navires. Le risque de pareilles marchandises est étranger au donneur, quand même elles seraient les retraits des effets primitifs (1).

1944. Le prêt peut être fait également *sur corps et facultés*, et le donneur a, dans ce cas, un privilége solidaire sur le navire et le chargement et peut se payer à son gré sur l'un ou l'autre ou sur les deux conjointement.

Il faudrait décider de même, si le prêt était fait *soit sur corps, soit sur facultés ;* la bonne foi exige que le prêteur ait privilége sur ce qui appartient à l'emprunteur dans l'un ou l'autre objet ou dans les deux à la fois (2).

Quand le prêt est fait sur tel navire, sans autre spécification, cette stipulation n'affecte, en général, que le corps et quille et les accessoires ; il pourrait cependant,

---

(1) Emerigon, chap. 5, sect. 1re, § 2, et chap. 8, sect. 4.
(2) Boulay-Paty, t. 3, p. 116 ; Dageville, t. 2, p. 499.

suivant les circonstances du fait et l'intention présumée des parties, être étendu au contenu et s'appliquer même quelquefois exclusivement aux facultés, dans le cas, par exemple, où l'emprunteur n'aurait d'intérêt que sur le chargement ; les juges apprécieraient (1).

1945. L'emprunt ne peut être fait que sur une chose que le preneur est exposé à perdre ; un objet assuré ou déjà affecté à un précédent emprunt ne pourrait donc être affecté à un prêt à la grosse, sauf le cas où l'assurance et le précédent emprunt ne porteraient que sur partie de la valeur de l'objet en risques ; l'excédant pourrait être affecté à un nouveau contrat.

L'assurance peut être faite après le départ du vaisseau, et lorsque les risques ont déjà commencé ; en est-il de même pour le contrat à la grosse ? Valin, suivi par un grand nombres d'auteurs modernes, répond affirmativement, en s'appuyant sur ce qu'il y a présomption que les deniers ont servi à payer ce qui était dû pour la chose mise en risque (2) ; mais cette opinion est combattue par Emerigon : « L'argent, dit-il, procure les choses qu'on veut envoyer ou porter outre-mer, et sans argent, un navire ne saurait sortir du port. Voilà pourquoi on a déféré de grands priviléges au contrat de grosse. Mais, une fois que le navire a mis à la voile, l'intérêt public est rempli, et il n'est plus nécessaire d'accorder des priviléges pour une entreprise déjà exécutée..... J'estime donc que le tiers serait fondé à s'opposer au concours, ou à la préférence prétendue par un donneur, dont le contrat serait d'une époque postérieure au risque com-

---

(1) Valin, sur l'art. 2, tit. 5, liv. 3 ; Emerigon, chap. 5, sect. 1re, § 4 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 116 et 117.

(2) Sur l'art. 16, tit. 14, liv. 1er ; Delvincourt, t. 2, p. 326 ; Pardessus, n. 919 ; Dalloz, *Rép.*, vo *Droit marit.*, n. 1392 ; Dageville, t. 2, p. 535.

mencé » (1). Nous adoptons cette opinion ; la loi n'exige pas, sans doute, que la preuve soit faite que l'argent emprunté, même avant le départ, a servi à payer les frais de mise-hors ; mais il ne s'ensuit pas qu'il y ait présomption nécessaire que les sommes prêtées depuis le départ ont servi à rembourser les dépenses faites pour cette cause. Il ne serait pas douteux, du reste, que cet emprunt serait assimilé à ceux qui ont été faits avant le départ et primé par le privilége des emprunts faits pour des nécessités du navire en cours de voyage. Mais jusqu'au moment où le navire aura mis à la voile, quoiqu'il fût neuf, avitaillé, armé et équipé complétement, l'emprunt peut être fait pour subvenir *au paiement des droits, devoirs et dus* du bâtiment affecté (2), et en empêcher peut-être la saisie. Au surplus, nous avons eu souvent occasion de dire, et nous devons répéter ici, que les emprunts à la grosse faits au lieu du départ, très-rares depuis longtemps, se trouvent en fait presque supprimés par les dispositions de la loi du 10 déc. 1874, dont nous donnerons le commentaire à la fin du livre II.

La loi permet sous certaines conditions l'assurance même après la perte ou l'arrivée des choses mises en péril, si ce fait est ignoré des parties (C. comm., art. 365 à 368) : aucune disposition n'a étendu aux contrats à la grosse cette dérogation aux principes généraux ; ce contrat serait nul à plus juste titre encore que le prêt consenti après les risques commencés (3).

Le contrat à la grosse, ainsi que nous venons encore de le rappeler, était autorisé afin de fournir l'argent nécessaire aux nécessités du voyage ou à l'achat des mar-

(1) *Des Contrats à la grosse*, chap. 5, sect. 3. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 3, p. 154.
(2) Cass., 29 fév. 1844 (S.44.1.197).
(3) Massé, n. 1556.

chandises qui doivent composer le chargement; mais du moment que le contrat de prêt a énoncé la destination, si l'emploi de l'argent avait été changé, le prêteur ne saurait être responsable d'un semblable fait ; le donneur ne peut être astreint à surveiller l'emploi des fonds (1).

Nous examinerons, sous l'art. 331, la question de savoir si l'emprunteur peut venir en concours avec le prêteur sur les objets affectés, sauvés du naufrage, quand la somme prêtée était inférieure à la valeur totale.

Article 316.

Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur.

Article 317.

S'il n'y a fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue ; le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêts au cours de la place.

SOMMAIRE.

1946. Le contrat est ristourné dans des cas divers, dont les art. 316 et 317 ne se sont pas occupés ; ils s'en sont rapportés aux principes généraux.

1947. Le demi pour cent est-il dû ?

1948. Cas auxquels s'appliquent les dispositions des art. 316 et 317 ; erreur ; fraude.

1949. Comment la valeur est-elle appréciée ?

---

(1) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.197).

1946. La validité d'un contrat à la grosse, quelles que soient les conventions des parties, est nécessairement subordonnée à l'existence de la chose affectée au prêt et à sa mise en risques ; le contrat doit être annulé ou *ristourné* si ces conditions ne sont pas remplies : le principe qui domine toute la matière des contrats à la grosse, c'est qu'ils ne peuvent subsister sans une chose affectée au prêt et exposée aux risques de mer.

Si les deux parties savaient qu'aucun objet n'était chargé et avaient simplement fait un pari sous cette forme, le contrat serait nul (C. civ., art. 1965).

Il y aura donc ristourne tout aussi bien par défaut d'objet sur lequel l'emprunt soit fait que par défaut de risques, auxquels l'objet affecté soit exposé. Le dernier cas se réalise lorsque le voyage est rompu avant le risque commencé, même par le fait de l'emprunteur ; « il y a défaut de risques, dit Pardessus, lorsqu'on expédie un navire ou lorsqu'on charge des choses que ne désigne pas le contrat, lorsqu'on les expédie pour un voyage autre que celui qui a été convenu, lorsque le navire ne part point ou lorsqu'il part pour une autre destination » (1). Le contrat ne peut subsister, et conformément à l'art. 317, la somme empruntée doit être remboursée avec les intérêts, mais évidemment sans profit maritime (2). S'il y a fraude, c'est l'art. 316 qui devient applicable.

Suivant Pothier, si le voyage est rompu par le fait de l'emprunteur, les intérêts sont dus depuis le jour du contrat; et si le voyage est rompu par force majeure, du jour seulement de la mise en demeure par une interpellation judiciaire. Cette distinction ne nous semble pas

---

(1) *Droit comm.*, n. 928.

(2) Valin, sur l'art. 15, tit. 5, liv. 3 ; Pothier, n. 39 ; Emerigon, chap. 6, sect. 1, §§ 1 et 2.

justifiée ; il y a eu prêt et emprunt, les intérêts sont dus; l'emploi ne devait pas être surveillé par le prêteur, et celui-ci ne peut en répondre.

1947. Valin ajoute à titre de dommages-intérêts le demi pour cent de la prime contre l'emprunteur qui aurait manqué de charger par sa faute, au cas que le prêteur ait fait assurer son capital comme l'ordonnance le lui permet. Cette décision est approuvée par Emerigon (1).

Le contrat d'assurance suit souvent les mêmes règles que le contrat à la grosse ; l'art. 349, C. comm., consacrant un principe incontesté, a dit, par suite : « Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée » ; et il ajoute, conformément à un ancien usage : « l'assureur reçoit à titre d'indemnité demi pour cent de la somme assurée » ; mais cette disposition est particulière au contrat d'assurance; elle ne peut être, dans le silence de la loi, étendue au contrat à la grosse (2). Toutefois nous pensons, avec Valin et Emerigon, qu'on ne peut refuser au prêteur une action en dommages-intérêts contre l'emprunteur qui, par sa seule volonté, rend impossible la réalisation du contrat qu'il avait consenti ; et les intérêts alloués par l'art. 317 seraient évidemment insuffisants, si le prêteur justifiait qu'il doit lui-même aux assureurs un demi pour cent. Les principes généraux, à défaut d'un texte spécial, conduiraient donc au même résultat.

Il en serait autrement s'il y avait force majeure.

Il est sans difficulté que la loi n'a pas prétendu donner au prêteur seul, à l'exclusion du porteur à l'ordre

---

(1) *Contrats à la grosse*, chap. 6, sect. 1re, § 3. — *Sic*, Pardessus, n. 932.

(2) Dageville, t. 2, p. 515; Dalloz, *Rép.*, vo *Droit marit.*, n. 1314; Bédarride, n. 891.

duquel le contrat serait passé, le droit de faire annuler le contrat ; par le transfert, tous les droits du prêteur passent dans la main du porteur (1).

Si les sûretés promises au créancier se trouvaient diminuées, la somme prêtée serait immédiatement exigible, nonobstant toute stipulation antérieure de terme.

Ces règles ne trouvent plus aucune application, si les risques ont commencé à courir : le contrat doit alors recevoir son entière exécution, quoique le voyage vienne ensuite à être rompu. Les auteurs citent l'exemple où le navire, après être sorti du port, est obligé, par la tempête ou la crainte de l'ennemi, d'y rentrer et renonce ensuite définitivement au voyage projeté.

1948. Les art. 316 et 317 n'ont pas spécialement réglé diverses hypothèses, sur lesquelles la loi est restée muette ; elle s'en est rapportée aux principes généraux suffisants en semblable circonstance pour lever toute difficulté. Les dispositions que nous expliquons en ce moment se sont bornées à prévoir quelques espèces déterminées et à régler soit le cas où une partie seulement des objets affectés a été chargée ; soit plutôt, si l'on s'en tient aux termes mêmes de la loi, le cas où la valeur de ces objets a été exagérée. Si les art. 316 et 317 ne parlent nullement de l'existence des effets chargés et s'occupent seulement de leur valeur, c'est que les deux cas doivent être complétement assimilés.

Si l'insuffisance des choses mises en risque est le résultat d'une erreur, sans qu'aucun dol puisse être reproché à l'emprunteur, le Code décide que le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets affectés au prêt, et l'emprunteur doit le remboursement de

---

(1) Procès-verbaux, 25 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 425.

l'excédant avec les intérêts au taux légal, à compter du jour où il a touché cet excédant.

Cette nullité partielle peut être demandée par les deux parties également.

S'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur, le contrat doit être déclaré nul pour le tout, quand le prêteur le demande : le juge ne peut refuser de prononcer l'annulation ; mais il appartient au prêteur seul de la requérir.

La fraude n'a donc pas pour effet nécessaire d'annuler le contrat ; elle donne seulement ouverture à une demande en nullité de la part du prêteur seul, qui demeure maître d'opter pour le maintien du contrat : « Dans le cas de l'arrivée du navire ou des marchandises, disait M. Corvetto dans l'exposé des motifs, le prêteur pourrait exiger la somme prêtée et le profit maritime, quoiqu'il n'eût point couru un risque proportionné, mais cette faveur lui est due d'un côté, et cette punition est due de l'autre à l'emprunteur qui est en fraude. » Si les objets sont perdus, au contraire, le prêteur, en usant du droit que la loi lui accorde de demander la nullité du contrat, reste créancier pour un prêt ordinaire et peut réclamer le montant de la somme prêtée, quoique le gage ait péri : les risques ne devant plus être à sa charge, il n'aurait droit, bien entendu, à aucun profit maritime, mais seulement aux intérêts ordinaires que la loi alloue expressément, s'il n'y a eu qu'erreur, et qui doivent être dus à bien plus forte raison par l'emprunteur de mauvaise foi (1). C'est au prêteur que reviendra la charge de

(1) Emerigon, chap. 6, sect. 2, § 2 ; Pardessus, n. 933 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 126 et suiv. ; Dageville, t. 2, p. 511. Cet intérêt est refusé par Valin, liv. 3, tit. 5 art. 3 ; Locré, tit. 3, p. 318 ; Delvincourt, t. 2, p. 328.

prouver l'infériorité de valeur et la fraude de l'emprunteur.

Aucune distinction n'est à faire entre le prêt sur corps ou facultés.

1949. La valeur doit s'entendre naturellement au temps du contrat, ou bien au temps où les risques doivent commencer. Si la valeur a été fixée par le contrat, il y a présomption d'exactitude en faveur de l'emprunteur, sauf la preuve contraire. Si la valeur des effets affectés n'est point fixée par le contrat, les dispositions de l'art. 339 ci-après, en cas de contestation, seraient applicables, et sauf encore le droit du prêteur de discuter les documents produits par l'emprunteur.

La valeur du navire comprend non-seulement la valeur de la coque, mais celle des agrès et apparaux et tous les frais faits pour la *mise hors*, si les objets dont il s'agit n'en ont pas été expressément distraits.

Nous avons eu occasion déjà de dire que la loi suppose nécessairement que cette valeur est aux risques de l'emprunteur : un objet assuré ou déjà affecté à un précédent emprunt ne pourrait donc être affecté de nouveau à un emprunt à la grosse, sauf le cas où soit l'assurance, soit le précédent emprunt, ne porteraient que sur partie de la valeur de l'objet en risques; l'excédant pourrait être affecté à un nouveau contrat.

Article 318.

Tous emprunts sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés.

Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt.

SOMMAIRE.

1950. Emprunt sur le fret ; fret acquis ; fret à faire.

1951. Profit espéré.
1952. Prêt fait sur un navire qui doit gagner un fret.

1950. La règle consacrée par cet article est empruntée à l'art. 4, tit. 5, liv. 3, de l'ordonnance de 1681, et elle est écrite dans presque toutes les législations modernes (1); les lois et les usages de l'Angleterre et des Etats-Unis, le Code portugais (art. 1640), admettent d'autres principes; mais la législation française, dans le prêt à la grosse comme dans les assurances, n'a jamais permis que ni l'emprunteur ni l'assuré pussent retirer un bénéfice du sinistre, et réaliser d'avance ou le résultat d'une opération soumise à toutes les chances de la vente, ou un fret qui cessera d'être dû en cas de naufrage. Si un prêt à la grosse avait été contracté contrairement à cette disposition de la loi, le prêteur n'aurait droit qu'au remboursement du capital, sans pouvoir prétendre au profit maritime, ni même à l'intérêt ordinaire; il suit également de ce principe que l'emprunteur est tenu, dans tous les cas, au remboursement du capital, sans pouvoir alléguer la perte entière qu'il a subie.

La nullité du prêt peut être invoquée par l'une et l'autre partie, toutes les deux étant également en faute.

Le fret acquis, à la différence du fret à faire, forme une créance certaine, et peut être affecté à un emprunt à la grosse, mais à la condition expresse toutefois que celui à qui il est dû court le danger de le perdre par fortune de mer. Ainsi il arrive quelquefois, par exemple, que le fret est stipulé comme devant être payé à tout événement, c'est-à-dire aussi bien en cas de perte du

(1) Espagne, art. 819; Hollande, art. 578; Prusse, art. 2369 et 2370; Deux-Siciles, art. 309; Etats romains, art. 344; Sardaigne, art. 348; Lombardo-Vénitien, art. 318.

navire et des marchandises que dans le cas d'heureuse arrivée ; il doit être considéré dès lors comme fret acquis, comme créance certaine, même au départ; mais il ne pourrait néanmoins être l'objet d'un emprunt à la grosse fait par l'armateur, parce qu'il n'est exposé à aucun risque, et la perte du navire, par suite, serait une occasion de gain pour l'emprunteur (1). Il faut donc supposer que le capitaine, après l'avoir perçu, l'a embarqué en nature ou après avoir converti les espèces touchées par lui en marchandises ou en tout autre objet exposé aux risques de mer ; dans ce cas, l'origine des espèces ou des marchandises embarquées ne peut avoir aucun intérêt.

Nous entrerons dans plus de détails au titre des assurances sur ce que l'on doit entendre par fret acquis ou fret à faire, et les même règles devront être appliquées au contrat à la grosse (C. comm., art. 347).

1951. La même distinction doit être faite quand il s'agit du profit; si celui qui est espéré ne peut servir d'aliment à un contrat à la grosse, il n'en est pas de même de celui qui est acquis et réalisé. Lorsque les marchandises arrivées au port de destination ont été vendues avec un bénéfice de 50,000 fr., et que le produit de la vente est chargé en retour, rien ne s'oppose à ce qu'un emprunt puisse être fait sur les 50,000 fr., dont la valeur du chargement est augmentée : cette valeur est exposée aux risques maritimes.

Il faut en dire autant de la course maritime. Si l'on ne peut emprunter à la grosse sur les prises que l'on a l'espoir de faire, rien n'empêche d'affecter à ce contrat les prises déjà faites et qui ne sont pas encore arrivées à leur destination.

---

(1) Émerigon, chap. 5, sect. 2, § 1.

Conformément aux principes que nous venons d'exposer, un contrat à la grosse ne pourrait être fait sur un objet dont la valeur serait déjà assurée en totalité.

1952. Si je ne puis emprunter sur le fret stipulé payable à tout événement, m'est-il interdit également, quand cette convention a eu lieu, d'emprunter sur mon navire qui doit gagner ce fret? Il nous semble évident que rien ne s'oppose à ce que cet emprunt puisse être fait sur un navire exposé aux risques maritimes. Émerigon semble décider le contraire, en posant cette espèce : « Mon vaisseau, prêt à mettre à la voile pour les Indes orientales, dit cet auteur, vaut 50,000 liv. Je vous le frète moyennant un nolis de 50,000 liv., qui me sera acquis à tout événement. Je prends d'une autre personne 50,000 liv. à la grosse sur le corps. Le navire périt sans avoir fait aucune dépense intermédiaire; puis-je profiter des 50,000 liv. de fret acquis et garder la somme prise à la grosse? Le bénéfice de 50,000 liv. que je fais dans cette opération est-il légitime? Je soutiens que non » (1). Il faudrait donc déduire de la valeur du navire le fret stipulé à tout événement. Cette doctrine ne paraît pas justifiée. Dans l'exemple choisi par Émerigon, après une traversée heureuse, n'aurai-je pas et les 50,000 liv. de fret et mon navire? Ce navire ne représente-t-il pas pour moi une valeur réelle exposée aux risques maritimes? Ne puis-je pas le faire assurer sans déduire le fret qu'il me doit rapporter? Pourquoi donc ne pourrais-je pas l'affecter à un emprunt à la grosse?

---

(1) *Contrats à la grosse*, chap. 5, sect. 2. — *Sic*, Boulay-Paty, t. 3, p. 136; Dalloz, *Rép.*, n. 1297. — *Contrà*, Delvincourt, t. 2, p. 303; Bédarride, n. 897.

Article 319.

Nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages.

SOMMAIRE.

1953. Prêt fait sur les loyers des gens de mer.

1953. La proposition avait été faite au Conseil d'État d'étendre la permission limitée que l'ordonnance de 1681 (art. 5, tit. 5, liv. 3) accordait aux matelots d'emprunter sur leurs salaires; mais un principe tout contraire a prévalu, et avec raison (1); les législations étrangères prohibent également ces sortes d'emprunt (2), et aucune exception ne peut être faite à cette règle (3).

L'emprunt à la grosse fait en contravention à l'art. 319, étant radicalement nul, ne peut créer à l'emprunteur aucun privilége sur les salaires des matelots, et il n'aurait d'action, en outre, conformément à l'article précédent, que pour le remboursement du capital sans aucun intérêt.

Il faut étendre l'application de l'art. 319 aux salaires du capitaine; de même que les loyers des matelots, ils ne constituent qu'un profit espéré qui dépend de la durée des services et de l'heureuse arrivée du vaisseau, et pour tous il est dangereux de diminuer l'intérêt qu'ils ont à la conservation du navire; mais il ne s'ensuit pas, disait la Cour d'Aix, « que l'on doive confondre deux espèces parfaitement distinctes, savoir l'emprunt fait par le capitaine, spécialement sur ses salaires et son droit de conduite

(1) Procès-verbaux, 25 juill. 1807; Locré, t. 18, p. 425 et 426.
(2) Espagne, art. 821; Hollande, art. 677; Prusse, art. 2571; Portugal, art. 1640.
(3) *Contrà*, Pardessus, n. 893.

pendant que le navire est en cours de voyage, et l'exécution portée sur ces mêmes salaires et droit de conduite, après que les salaires sont gagnés et réalisés par une heureuse arrivée, en vertu d'un jugement de condamnation pur et simple, bien que ce jugement ait pour cause première un billet de grosse, à la sûreté duquel le patrimoine du capitaine, et par conséquent les salaires auxquels il avait droit de prétendre, le navire heureusement arrivé, seraient accessoirement affectés; confondre ces deux hypothèses, ce serait soutenir par un moyen détourné que les salaires d'un capitaine sont insaisissables » (1). Les salaires ne peuvent donc dans aucun cas être frappés du privilége résultant d'un contrat à la grosse; mais si l'emprunteur, comme dans l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt que nous venons de rapporter, s'est engagé personnellement, tous ses biens, quelle qu'en soit l'origine, doivent être affectés à ses créanciers, et sauf à examiner si le prêt peut être regardé en pareille circonstance comme fait à la grosse.

Article 320.

Le navire, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret acquis, sont affectés par privilége au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le corps et quille du vaisseau.

Le chargement est également affecté au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse sur le chargement.

Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége n'a lieu

---

(1) Aix, 24 janv. 1834; Dalloz, *Rép.*, n. 1300; Rennes, 10 déc. 1861 (S.62.2. 565).

que sur l'objet, et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt.

SOMMAIRE.

1954. Le privilége, à la différence du profit, n'est pas le prix du risque, mais la condition du prêt; étendue du privilége.
1955. Fret acquis quand le prêt est sur le navire.
1956. Prêt fait sur les marchandises ou sur un objet particulier; objets assurés.

1954. Le privilége dont parle cet article ne peut s'exercer que dans l'ordre fixé et conformément aux règles posées par l'art. 191; et nous devons rappeler encore ici que la loi du 10 déc. 1874, sur l'hypothèque maritime, a abrogé les dispositions de l'art. 198 que nous venons de rappeler, en ce qui concerne les emprunts à la grosse, consentis avant le départ du navire. (Voir le commentaire de cette loi à la suite du livre II.) C'est donc sous cette réserve que doivent être entendues les explications que nous allons donner et les paroles d'Émerigon enseignant que pour que le privilége soit acquis au prêteur, « il suffit que les deniers aient été donnés de bonne foi sur le corps pour les nécessités du voyage, quoique le voyage soit rompu, et que le navire ait été saisi avant d'avoir mis à la voile. Il est vrai que, dans ce cas, il ne sera dû aucun change nautique, attendu le défaut de risque; mais le privilége ne laissera pas d'être acquis sur le corps » (1). Les termes du Code de commerce ne sont pas moins explicites que ceux de l'ordonnance (art. 7, tit. 5, liv. 3); aussi ces principes devraient-ils être appliqués dans tous les cas où le voyage serait rompu. « Le privilége, a dit la Cour de Caen, n'est pas le prix du risque; il est la condition sans laquelle le

(1) *Contrat à la grosse*, chap. 12, sect. 2, § 2.

prêteur n'aurait pas consenti à prêter » (1). Il ne faut donc pas confondre les principes applicables au profit maritime et ceux qui doivent être suivis quand il s'agit du privilége. Cette règle ne peut être restreinte au navire et doit s'étendre aux facultés; mais il n'est possible de l'appliquer dans ce dernier cas que sous deux conditions : c'est que les risques n'auront pas commencé à courir et que, d'un autre côté, les objets affectés au prêt auront été individualisés de manière qu'ils soient distincts et séparés des autres biens de l'emprunteur et qu'ils puissent ainsi être assimilés, sous ce rapport, au navire : le privilége, en effet, ne peut évidemment porter sur toutes les facultés de l'emprunteur.

Quand les risques ont commencé et que le profit maritime est désormais acquis, le privilége s'étend aussi à cette partie de la dette, et même à l'intérêt de terre dû pour les sommes prêtées à la grosse depuis l'expiration des risques jusqu'au remboursement; « attendu, en principe, a dit la Cour de cassation, que l'accessoire suit le sort du principal, et qu'ainsi le privilége acquis à celui-ci s'étend aux intérêts » (2).

Outre le privilége qui affecte les choses soumises aux risques, l'emprunteur peut accorder non-seulement son engagement personnel, mais d'autres garanties réelles telles que gages et hypothèques; l'obligation s'éteignant par l'événement du sinistre, avec elle tomberait nécessairement l'hypothèque, qui n'en est que l'accessoire (3).

1955. Le privilége du prêt fait sur le navire s'étend

---

(1) Caen, 28 fév. 1844 (S.44.2.295); Delvincourt, t. 2, p. 308; Bédarride, n. 924. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 1er, p. 142; Dageville, t. 2, p. 29.

(2) Cass., 20 fév. 1844 (S.44.1.197); Emerigon, chap. 12, sect. 2, § 5; Pothier, n. 48 et 57.

(3) Emerigon, chap. 1er, sect. 1re; Trib. de comm. de la Seine, 13 janv. 1845 (*Gaz. des Trib.*, 16 janv. 1845).

au fret acquis qui en est l'accessoire. Si, contrairement à l'usage, il avait été fait deux prêts séparés, l'un sur le corps et quille, et l'autre sur les agrès et apparaux, les deux prêteurs auraient sur le fret des marchandises sauvées un droit proportionnel à la valeur comparée du navire et des agrès (1).

Les parties ne pourraient stipuler que le privilége du prêteur ne portera pas sur le fret et rendre ainsi, en certains cas, le naufrage avantageux au preneur : une semblable stipulation serait nulle. Une règle contraire est suivie dans le contrat d'assurance; elle ne peut être étendue au contrat à la grosse (2).

Lorsque le fret des marchandises arrivées à bon port a été payé d'avance, l'emprunteur doit le rapporter, et cette circonstance ne change en rien les droits du prêteur ; « mais, ajoute Pardessus, il n'en serait pas de même du fret stipulé acquis à tout événement, dû ou payé pour *choses péries*. Cette convention particulière entre l'affréteur et le fréteur ne peut influer sur les rapports de ce dernier avec celui qui a prêté à la grosse. Dès qu'ils ne se sont point particulièrement expliqués, ils ont suivi la règle générale. Le prêteur n'a pas dû s'attendre que le navire affecté gagnerait un fret extraordinaire qui, dans le droit commun, n'est pas dû au fréteur, il ne peut exciper d'une convention qui lui est étrangère, et n'est fondé à exiger que le fret sur lequel il a dû compter » (3). Il faut donc distinguer, et il est sans difficulté qu'à l'égard des marchandises sauvées, le fret, quelles que soient les stipulations dont il a été l'objet entre l'affréteur et le

(1) Pardessus, n. 922.

(2) Emerigon, chap. 12, sect. 2, § 2 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 149 ; Dageville, t. 2, p. 524. — *Contrà*, Bédarride, n. 919.

(3) *Droit comm.*, n. 922.

fréteur, serait dû et devrait être rapporté au donneur à la grosse sur le navire, quoique ce fret n'ait pu lui-même être l'objet principal d'un contrat, soit parce qu'il n'était pas acquis, soit parce qu'il n'était exposé à aucun risque maritime (1); s'il n'a pu être la matière du prêt, ce n'est pas une raison pour qu'il ne puisse en être le gage.

Le privilége sur le fret, conféré au prêteur à la grosse, affecte aussi bien le fret dû à un sous-affréteur que le fret dû par l'affréteur principal (2).

1956. Si le prêt a été fait sur le chargement, le privilége ne porte évidemment que sur les objets qui le composent ; mais il subsiste sur les retraits chargés dans le navire au compte du preneur pour le voyage de retour, quand le prêt a été fait, suivant l'usage, pour le voyage complet d'aller et de retour (3).

Si le prêt est fait sur corps et facultés, le privilége est indivisible, et peut s'exercer pour la totalité sur ce qui reste des objets affectés.

Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, l'article dit que le privilége n'a lieu que sur l'objet et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt. Ce paragraphe a été ajouté sur les observations de la Cour de cassation, afin d'éviter toute fausse interprétation, qui aurait voulu conclure des termes de l'art. 320, soit que l'emprunt ne pouvait être fait sur un objet particulier, soit que le navire ou la totalité du chargement étaient, dans tous les cas, frappés du privilége (4). Mais, ainsi que nous l'avons dit déjà sous l'art. 315, nous examinerons, en commentant l'art. 331,

---

(1) Valin, sur l'art. 7, titre 5, liv. 3 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 147 et 148.
(2) Cass., 1er août 1870 (S.70.1.394).
(3) Pothier, n. 34 ; Emerigon, chap. 12, sect. 2, § 3 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 150
(4) Observ., etc., t 1er, p. 17.

dans quels cas l'emprunteur peut venir en concours avec le prêteur sur la valeur des objets affectés au contrat qui ont été sauvés du naufrage.

Quand le risque du prêteur à la grosse a cessé, le privilége qui lui était acquis pour sûreté de son remboursement ne pourrait, en cas de perte ultérieure de l'objet affecté, être exercé sur le montant de l'assurance faite par le propriétaire ; dans aucun cas, les créanciers privilégiés sur l'objet assuré ne sont subrogés au bénéfice des assurances et admis à faire valoir leurs droits sur le montant des sommes dues par l'assureur (1). Cette question s'est présentée fréquemment en matière d'assurances terrestres, et aucun doute n'existe sur la solution à donner. La loi du 10 décembre 1874 a établi une exception à cette règle (V. le commentaire de cette loi à la suite du livre II).

Article 321.

Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.

SOMMAIRE.

1957. Principes généraux consacrés par l'art. 321 ; art. 234 ; emprunt fait par l'un des membres d'une association en participation.

1958. Emprunt fait par le capitaine au lieu du départ hors la présence du propriétaire.

1959. Emprunt fait pendant le voyage.

1960. L'emprunt fait en cours de voyage, sans que le capitaine ait rempli les formalités exigées par l'art. 234, engage-t-il le propriétaire ?

---

(1) Aix, 26 mai 1818 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1422.

1961. Suite.
1962. Distinction à faire pour résoudre la question.
1963. Le capitaine peut s'engager personnellement ; présomption à cet égard ; et distinction à faire.
1964. L'emprunt fait à l'étranger est-il soumis aux prohibitions de la loi française ?
1965. Capitaine en cours de voyage relâchant au lieu de la demeure du propriétaire du navire.

1957. En principe, le pouvoir d'emprunt à la grosse ne peut appartenir qu'au propriétaire des objets affectés au prêt, puisqu'il a seul le droit d'en disposer, sans préjudice toutefois des règles posées par l'art. 220, quand le navire a plusieurs propriétaires.

Si le propriétaire est en faillite, le droit d'emprunter à la grosse appartient aux syndics autorisés par le juge-commissaire, et c'est par eux que le capitaine doit se faire autoriser (1).

Dans une espèce où l'emprunt avait été fait par un des membres d'une association en participation, la Cour de cassation, rappelant que le prêteur pouvait facilement apprendre « que le navire était complétement chargé sous un nom qui n'était point celui de son emprunteur, et que le connaissement du capitaine, en lui donnant cette connaissance, l'aurait préservé des dangers auxquels il a exposé les fonds par lui prêtés et dont il ne peut dès lors imputer la perte, si elle a lieu, qu'à sa propre négligence » (2), a rejeté un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour d'Aix qui paraît décider que les droits d'un participant doivent être préférés à celui du donneur à la grosse. Sans doute, l'arrêt jugeant en fait devait échapper dans cette circonstance à la censure de la Cour de cassation; mais il ne serait pas possible d'ad-

(1) Rouen, 12 juin 1821 ; Cass., 17 fév. 1824 ; Dalloz, *Rép.*, n. 365.
(2) Cass., 19 janv. 1826 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1396.

mettre avec la Cour d'Aix et comme décision de principe que, « par l'effet même de leur association, les participants deviennent tous copropriétaires des objets mis en commun », et peuvent par suite, à l'égard des tiers, agir comme propriétaires ; nous avons dit, sous l'art. 45, que le participant conservait la propriété des objets placés dans la participation, et qu'ils ne tombaient nullement en communauté.

L'emprunt à la grosse pourrait-il être valablement fait par celui qui n'est que possesseur des objets affectés? Il faut à cet égard faire une distinction entre le navire et les marchandises.

Le prêteur à la grosse acquerrait sur les marchandises affectées à l'emprunt par le simple possesseur un droit complet et opposable aux tiers, puisque, en fait de meubles, la possession vaut titre ; les principes qui régissent la vente seraient applicables dans ce cas. Mais une exception y a été faite en ce qui concerne le navire (C. comm., art. 193) ; et, par suite, de même que le possesseur ne peut le vendre, il est également sans pouvoir pour l'affecter valablement à un contrat de grosse : c'est au prêteur à se faire représenter le titre de l'emprunteur (1).

L'art. 321 ne fait donc qu'énoncer, pour ainsi dire, une règle suffisamment établie par le droit commun ; mais c'est que la loi maritime paraît, en bien des circonstances, avoir établi des principes complétement opposés, en donnant au capitaine le droit d'emprunter à la grosse sans autorisation spéciale, soit avant le départ, soit pendant le voyage. Toutefois, le législateur a distingué avec soin l'emprunt contracté dans le lieu de la demeure des propriétaires et l'emprunt contracté partout

(1) Pardessus, n. 909 ; Bédarride, n. 327.

ailleurs. Cette distinction est fondamentale et ne doit jamais être perdue de vue (1).

Dans le lieu de la demeure des propriétaires, le capitaine ne peut emprunter sans le concours de ceux-ci ; et l'art. 321 détermine même dans quelle forme doit être donnée l'autorisation ; la loi exige qu'elle soit constatée par acte authentique, s'ils ne sont personnellement intervenus dans le contrat. Cette même règle se trouve écrite dans l'art. 232 au titre *Du Capitaine;* et l'un et l'autre article sont empruntés à l'ordonnance de 1681 (2). Le capitaine engage donc sa responsabilité s'il fait un emprunt à la grosse sans se conformer à l'art. 321 : « Il n'est pas douteux, disait Valin, que l'armateur ne fût en droit absolument de le lui laisser pour son compte, en payant ou remboursant ce qui serait juste et raisonnable pour les dépenses convenablement faites à l'occasion du navire. Il en serait de même, quoique le maître ou capitaine aurait une portion dans le navire, ne lui étant permis d'emprunter à la grosse que jusqu'à concurrence de sa portion » (3). Il ne serait pas juste, en effet, que le capitaine pût engager les propriétaires malgré eux dans les chances d'un contrat aléatoire ; mais ils ne pourraient toutefois s'enrichir aux dépens d'autrui et refuser de rembourser la somme prêtée, si elle a été employée d'une manière utile pour le navire ; nous avons déjà proclamé ces principes en expliquant l'art. 232.

Valin et Locré, plus tard, pensent que l'art. 321 serait également applicable lorsque, à défaut des propriétaires, il existe sur les lieux leur fondé de pouvoir autorisé à les remplacer pour une semblable négociation et que sa pré-

(1) Rouen, 12 juin 1821 ; Cass., 17 fév. 1824 ; Dalloz, *Rép.*, n. 365.
(2) Art. 17, tit. 1er, liv. 2, et art. 8, tit. 5, liv. 3.
(3) Sur l'art. 17, tit. 1er, liv. 2.

sence est connue du capitaine (1). Cette doctrine doit être suivie, s'il y a notoriété publique de l'existence de ce fondé de pouvoir sur les lieux.

Nous avons dit sous l'art. 232 ce que l'on devait entendre par le lieu de la demeure du propriétaire, et nous n'y reviendrons pas.

L'intérêt de la navigation a cependant fait apporter, ainsi que nous l'avons dit, des exceptions à ces règles, en ce qui concerne le capitaine, soit au lieu du départ, soit en cours de voyage.

1958. Au lieu du départ, la manière dont est conçue la rédaction, soit de l'art. 321, soit de l'art. 232, prouve suffisamment que l'emprunt fait pour mettre le navire en état de prendre la mer par le capitaine seul, hors du lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir, est valable. « Ainsi, dit Dageville, lorsque le navire est armé dans un lieu autre que celui de la demeure du propriétaire, et que ce dernier, au lieu de s'y rendre en personne ou de s'y faire représenter par un correspondant, se borne à y envoyer son capitaine, il est censé qu'il lui donne le mandat tacite de faire l'armement, indépendamment du pouvoir légal qui lui est déféré par l'art. 223. Il est bien évident alors que les tiers qui traitent avec le capitaine sont présumés avoir traité avec le propriétaire » (2). Mais, désormais, en ce qui concerne les emprunts à la grosse faits avant le départ, il faut se reporter à la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, qui a abrogé le privilége accordé par l'art. 191 ci-dessus, n. 9 (Voir le commentaire de cette loi, à la suite du livre II).

---

(1) Valin, sur l'art. 8, tit. 5, liv. 3; Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 361. — *Sic*, Bédarride, n. 929.

(2) T. 2, p. 530.

1959. Pendant le voyage, le capitaine, en cas de nécessité, peut emprunter valablement à la grosse en se conformant aux formalités prescrites par l'art. 234.

Les nécessités de la navigation motivent seules cette nouvelle dérogation aux principes généraux ; et, seules aussi, par suite, doivent la limiter; les termes de l'art. 234 sont donc purement énonciatifs et peuvent être étendus : « Attendu, a dit la Cour de Rouen, qu'on ne voit pas pourquoi le capitaine ne pourrait emprunter à la grosse pour empêcher la saisie de son navire et l'interruption du voyage ; que d'après l'art. 238 il doit user de tous les moyens légaux pour achever ce voyage ; qu'il représente les propriétaires du navire ; que si l'art. 237 lui interdit la vente de ce navire, l'art. 321 prouve que, lorsqu'il n'est pas dans le lieu de la demeure des propriétaires, son mandat est entier pour l'emprunt à la grosse » (1). L'arrêt a été cassé, il est vrai, mais par d'autres motifs; et ces principes peuvent être considérés, par suite, comme admis par la Cour de cassation (2).

Il faut admettre aussi que le capitaine peut emprunter à la grosse, sur le chargement, même après que le navire déclaré innavigable a été vendu. Cet événement a mis fin au voyage, et les termes de l'art. 234 paraissaient limiter les pouvoirs du capitaine aux besoins survenus *pendant le cours du voyage;* mais le capitaine est tenu de veiller à la conservation et au transport de la cargaison et de payer les loyers de l'équipage, ainsi que les frais nécessités par le sinistre (3).

L'interprétation a donc étendu en faveur du capitaine les termes de l'art. 234, mais en restant toujours fidèle

(1) Rouen, 4 janv. 1844 (S.44.2.454).
(2) Cass., 24 août 1847 (S.47.1.766).
(3) Rouen, 29 déc. 1831 (S.32.2.160).

à ce principe que l'emprunt a eu pour cause les nécessités de la navigation; l'emprunt fait pour tout autre motif, par exemple, pour compléter le chargement et ne pas retourner à vide, quel que fût l'avantage d'une semblable opération, n'obligerait pas l'armateur; le prêteur n'aurait qu'une action personnelle contre le capitaine (C. comm., art. 236) (1).

1960. L'art. 234 peut soulever une autre question qui a été agitée depuis longtemps et qui n'a pas été tranchée : c'est celle de savoir si l'emprunt à la grosse, fait en cours de voyage, est obligatoire pour le propriétaire ou armateur du navire, dans le cas même où le capitaine n'a pas rempli les formalités qui, de tous temps, ont été prescrites pour en constater la nécessité. Dans l'ancienne jurisprudence, Valin et Emerigon pensaient que le propriétaire est tenu, dans tous les cas, envers les tiers qui ont, de bonne foi, traité avec le capitaine, soit que l'emprunt fût ou non nécessaire, soit même que les formalités aient été ou non remplies (2). Lorsque ces deux imposantes autorités sont d'accord, il semble qu'il n'y ait plus qu'à s'incliner et se soumettre.

Mais le Code de commerce a introduit quelques formalités nouvelles; si elles n'ont pas nécessairement pour effet de résoudre la question d'une manière nette et explicite en sens contraire, elles peuvent cependant prêter un nouvel et plus puissant appui à l'opinion qui refuse au capitaine le pouvoir d'emprunter sans aucun contrôle.

Les formalités prescrites par la loi ne semblent véritablement utiles que si elles ont pour but d'empêcher que les propriétaires ne soient victimes de l'imprudence ou

---

(1) Emerigon, chap. 4, sect. 5, § 5. — *Contrà*, Casaregis, *Disc.* 69, n. 15.

(2) Valin, sur l'art. 19, tit. 1er, liv. 2; Emerigon, *Contrat à la grosse*, chap. 4, sect. 5, § 2.

de la fraude du capitaine. Prétendre que leur unique objet est de mettre le capitaine à l'abri de toute demande récursoire de la part du propriétaire, c'est les rendre inutiles ou en étendre beaucoup trop la portée. Si le capitaine justifie, en effet, par quelque moyen que ce soit, qu'il a subi une nécessité et a rempli fidèlement et avec intelligence ses devoirs de mandataire, il sera à l'abri de toute poursuite. D'un autre côté, toutes les formalités fussent-elles remplies, si l'armateur prouve qu'il a malversé, elles ne le mettront pas à couvert. Il est donc permis de croire qu'en indiquant une marche particulière et assez compliquée, en exigeant l'autorisation de la justice, le législateur a voulu donner aux intérêts du propriétaire une garantie, mettre le prêteur à l'abri de toute chicane, et compléter la capacité du capitaine, laquelle n'est pas entière, puisque dans le lieu de la demeure des propriétaires il ne peut pas emprunter sans un pouvoir spécial; n'est-il pas conséquent d'admettre que, loin d'eux, il est obligé de demander l'autorisation de la justice pour en tenir lieu?

1961. Le texte de l'ordonnance, sous l'empire de laquelle ont écrit Valin et Emerigon, n'exigeait pas cette salutaire intervention et se contentait de « l'avis des contre-maître et pilote, qui attesteront sur le journal la nécessité de l'emprunt. On avait pu regarder cette disposition comme une mesure d'ordre et de discipline, qui n'avait en effet d'intérêt que dans les rapports du capitaine et de l'armateur. L'art. 234 ne peut se prêter à une semblable interprétation.

L'argument tiré de l'art. 236 du Code de commerce nous paraît un peu forcé; de ce que le capitaine qui a emprunté sans nécessité est personnellement responsable, il ne s'ensuit pas nécessairement que le propriétaire

doive être dépouillé des garanties que lui assure l'art. 234, et que le prêteur ne doive tenir aucun compte des prescriptions de la loi.

Nous croyons donc, contrairement à la jurisprudence de la Cour de cassation, que l'art. 321 a été précisément écrit pour faire cesser des abus qui s'étaient produits sous l'ancienne législation, et que l'opinion soutenue par Valin et Emerigon ne peut plus être suivie aujourd'hui (1).

Il est sans difficulté que l'armateur devrait les dépenses et réparations utilement faites à son bâtiment, et le donneur à la grosse ne serait privé que du profit maritime et du privilége qu'un contrat régulier lui eût assurés sur le navire.

1962. Nous croyons, toutefois, devoir poser une distinction qui aura pour effet de nous rapprocher beaucoup de la doctrine soutenue par la Cour de cassation, dont nous venons de citer les arrêts; distinction posée par l'art. 234 entre le cas où le contrat à la grosse est fait dans un port français et celui où il est fait dans un port étranger : « Cette obligation de justifier la nécessité de l'emprunt par procès-verbaux et autorisations, dit Pardessus, nous paraît même de nature à être imposée à l'étranger qui, dans son pays, ferait un prêt à la grosse à un capitaine français » (2). Nous ne serons pas si exigeant. Si l'emprunt est fait dans un port français, sans que les formalités prescrites aient été remplies, le

(1) Boulay-Paty, t. 2, p. 62 et suiv., t. 3, p. 24 et suiv; Pardessus, n. 911; Delvincourt, t. 2. p. 240, note 1; Dageville, t. 2, p. 217 et suiv.; Rouen, 20 nov. 1818 et 24 août 1841 (S.45.1.566); Amiens, 30 août 1836 (S.37.2.460); Rennes, 18 août 1859 (S.60.2.529). — *Contrà*, Bédarride, n. 932; Cass., 28 nov. 1821, 5 janv. 1841 (S.41.1.1), et 9 juill. 1845 (S.45.1.566); Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 443; Rouen, 16 mars 1860 (S.60.2.529); Aix, 2 mars 1865; Cass., 4 déc. 1866 (S.66.2.87 et 67.1.128); Demangeat sur Bravard, t. 4, p. 57 et 58, 189 et 190.

(2) *Dr. comm.*, n. 911.

prêteur est sans droit, selon nous, sur le navire et sans action contre l'armateur. Il doit connaître la loi du pays qu'il habite. Si, au contraire, l'emprunt a été fait chez l'étranger, il ne nous semble nullement nécessaire, en ce qui concerne le prêteur, qu'il se soit conformé aux prescriptions de la loi française; il suffit qu'il justifie qu'il a rempli les formalités exigées dans le pays où le contrat est passé. Nous ne pensons pas qu'on puisse astreindre le prêteur étranger à connaître la loi française et à s'y soumettre ; mais s'il n'a suivi ni les prescriptions du Code de commerce ni celles des lois de sa propre patrie, il n'a pas d'action directe contre le propriétaire, et le capitaine seul est personnellement tenu, sauf son recours contre le propriétaire pour le profit que celui-ci a tiré de l'argent emprunté. Le capitaine excédant ses pouvoirs n'est plus que *negotiorum gestor*, gérant l'affaire du propriétaire. Nous devons insister sur cette distinction.

1963. Il est sans difficulté et admis par tous qu'à moins d'une stipulation très-expresse et très-explicite, le capitaine empruntant en sa qualité, ne contracte aucune obligation personnelle et n'oblige que l'armateur, son mandant; mais rien ne s'oppose évidemment à ce que le capitaine consente à s'obliger directement envers le preneur : on ne pourrait comprendre comment cette obligation ne serait pas licite et valable; mais il faut, nous le répétons, que son intention soit clairement exprimée, car elle ne se présume pas ; et dans ce cas, évidemment, quel que soit le sort de l'emprunt à la grosse par rapport à l'armateur, le capitaine qui s'est personnellement obligé ne peut, en ce qui le concerne, invoquer la nullité, et il reste obligé envers le prêteur (1).

---

(1) Cass., 17 fév. 1824.

Il est plus difficile de se prononcer, quand il s'agira de décider s'il doit être déclaré de plein droit responsable envers le prêteur, quoiqu'il ait traité en nom qualifié, par cela seul qu'il n'a pas accompli les formalités exigées par la loi pour rendre le contrat valable et engager son armateur. Si la réponse était négative, le prêteur se trouverait donc dépourvu d'action contre qui que ce soit. Ce résultat n'est point admissible.

Le capitaine ou a agi dans la limite de ses pouvoirs, et alors il engage l'armateur, ou il a traité en dehors de ses pouvoirs, et alors il doit être personnellement tenu, à moins, conformément à l'art. 1997, C. civ., qu'il n'ait donné au prêteur une suffisante connaissance qu'il était sans droit pour engager son armateur, hypothèse qu'il semble inutile de poser. Il serait encore tenu, comme civilement responsable du tort qu'il a causé à autrui par son fait, et sans pouvoir invoquer pour excuse qu'il ne connaissait pas la loi de son pays.

L'emprunt, nul à l'égard de l'armateur, l'est à plus forte raison à l'égard des tiers, dont le capitaine à aucun titre ne peut être regardé comme le mandataire; mais dans le système opposé à celui que nous soutenons, qui déclare valable envers l'armateur le contrat passé sans l'accomplissement des formalités exigées par la loi, on peut demander si les tiers ayant des droits à faire valoir sur les objets affectés à l'emprunt, sont tenus, de leur côté, de souffrir l'exercice du privilége que réclamerait le prêteur. La réponse pour tous est négative; à leur égard, le contrat doit avoir été régulièrement contracté pour pouvoir être invoqué. Mais nous pensons que le prêteur aurait son recours contre le capi-

taine en faute pour ne s'être pas soumis à la loi (1).

Une autre question doit encore être examinée.

1964. La loi française prohibe l'emprunt à la grosse sur le fret à faire (art. 318); elle soumet les prêteurs à contribuer aux avaries communes (art. 330). Ces dispositions et d'autres semblables peuvent ne pas exister dans quelques législations étrangères. Si l'emprunt a été fait à l'étranger, le prêteur peut-il invoquer en France le bénéfice de la loi sous laquelle le contrat a été passé, quoique contraire à la loi française? Nous n'hésitons pas à répondre affirmativement. Si nos navigateurs pouvaient, à leur arrivée en France, se soustraire, même partiellement, aux engagements contractés à l'étranger, sous prétexte que les conditions du contrat sont en désaccord avec telle ou telle disposition de nos lois, les plus fâcheuses conséquences résulteraient bientôt d'un semblable état de choses.

1965. Lorsque le capitaine en cours de voyage est forcé de relâcher dans le lieu même de la demeure du propriétaire, il est donc, relativement aux emprunts à la grosse, sous les liens d'une double entrave. Comme étant en cours de voyage, il est soumis à l'art. 234; comme étant dans le lieu de la demeure des propriétaires, il est soumis à l'art. 232. Mais, sauf cette circonstance très-exceptionnelle, ses pouvoirs sont fort différents au port de départ hors du lieu de la demeure du propriétaire ou en cours de voyage. Dageville a parfaitement expliqué l'harmonie qui existe entre ces dispositions.

« Le capitaine en cours de voyage, dit-il, est tenu de justifier de la nécessité des réparations à faire. Cette disposition est sage, parce que le navire ayant été réparé et

---

(1) *Contrà*, Aix, 8 fév. 1831; Dalloz, *Rép.*, n. 1372; Bédarride, n. 934.

reconnu en bon état avant son départ, il est indispensable de ne pas livrer à l'arbitraire du capitaine la fortune de l'armateur. Il fallait donc soumettre le capitaine à justifier de la cause de la dégradation survenue depuis le départ, et de la nécessité de la réparer. Le législateur a donc bien fait d'exiger que la justice n'autorisât l'emprunt qu'après que la nécessité en aurait été constatée (art. 234).

« Il n'en est pas de même du présent article et de l'article 232.....

« La cause de la différence est sensible. La présomption *juris et de jure* pour le navire en cours de voyage est qu'il n'a pas besoin de réparations, à moins d'accidents survenus, tandis que la présomption contraire a lieu pour le navire à armer; il est considéré comme ayant, du plus au moins, un besoin indispensable de réparations » (1).

Il faut ajouter que le propriétaire pouvait aisément surveiller le capitaine au lieu de l'armement.

Article 322.

Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés, pour radoub et victuailles, les parts et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur contingent pour mettre le bâtiment en état, dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite.

SOMMAIRE.

1966. Cet article sanctionne la disposition de l'art. 233. Il a été modifié.

1966. Nous avons eu soin de dire, en donnant le

(1) Dageville, t. 2, p. 329.

commentaire de l'art. 233 ci-dessus, que le texte primitif en avait été changé par la loi du 10 déc. 1874, sur l'hypothèque maritime, et que désormais le capitaine, au lieu d'emprunter à la grosse, devrait, aux termes de la loi nouvelle, emprunter sur hypothèque.

Le législateur a oublié, en même temps qu'il modifiait le texte de l'art. 233, de faire la même correction à l'art. 322, mais il nous paraît impossible de ne pas admettre que cette modification est une suite nécessaire de la règle qui a désormais substitué à l'emprunt à la grosse qui était fait avant le départ, l'hypothèque maritime que la loi du 10 déc. 1874 a créée.

C'est donc sous cette réserve que doivent être entendues les explications que nous allons donner.

Aux termes de l'art. 233 du Code de commerce, si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns d'entre eux refusent de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine peut encore, dans ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter sur hypothèque pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire avec autorisation du juge. L'art. 322 contient une disposition semblable. Il est à remarquer que ce dernier article ne parle pas de l'autorisation du juge; mais on n'en doit pas conclure que le capitaine puisse s'en passer. On s'appuierait en vain sur ce que l'art. 233 s'applique au cas du refus, et l'art. 322 à celui de la négligence; le débiteur mis en demeure par une sommation devient refusant; il n'y a donc aucune distinction à faire, et les deux articles s'expliquent l'un par l'autre (1). La loi, au surplus, n'interdit nullement

(1) Locré, t. 3, p. 366; Boulay-Paty, t. 3, p. 153.

aux propriétaires le droit de critiquer l'opération; mais ils n'en sont pas moins tenus envers le prêteur, tout en conservant leur action contre le capitaine, s'il y a lieu.

M. Bédarride soutient une opinion contraire; mais elle s'explique par le point de vue où il se place; il pense que l'art. 322 a été écrit pour le cas où un emprunt à la grosse a été régulièrement voté par la majorité (1). Il nous semble évident, dans une semblable hypothèse, et tout en laissant à coup sûr à chaque propriétaire la faculté de fournir lui-même en argent la somme qui devrait être empruntée en son nom, que, faute par lui de faire connaître au capitaine son intention et de la réaliser, celui-ci n'est tenu de lui faire aucune sommation, ni d'attendre aucun délai, pour exécuter la décision prise par la majorité; à plus forte raison ne serait-il pas obligé d'avoir l'autorisation du juge. Nous croyons, quant à nous, que l'art. 322 n'a en vue qu'une position analogue à celle qu'avait prévue l'art. 233, et pose une exception, pour ce cas particulier, à la prohibition faite au capitaine d'emprunter dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur autorisation, et que l'art. 322 se réfère à l'art. 233 comme l'art. 321 se réfère aux art. 232 et 234.

Article 323.

Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement.

Les sommes empruntées pendant le voyage sont

---

(1) Bédarride, n. 730.

préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire ; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé.

SOMMAIRE.

1967. Dans quel ordre les emprunts doivent être remboursés.
1968. Remboursement des sommes laissées au propriétaire du navire et dues pour un précédent voyage.
1969. Comment la disposition de la loi sur ce point a été éludée.
1970. L'article n'est pas limitatif, et s'étend aux emprunts faits sur marchandises et aux emprunts simples ; marchandises livrées avant que le prêteur ait pu faire valoir ses droits.

1967. Cet article consacre une règle qui peut à bon droit causer un certain étonnement ; et lorsque plusieurs prêts sont faits successivement, et qu'un seul et même objet a été affecté comme sûreté pour le remboursement de ces emprunts, la pratique générale, amenée par la force des choses, maintient au premier inscrit un droit de préférence sur le créancier qui le suit : le propriétaire n'a pu enlever au premier le privilége qui avait été la condition du prêt pour le transporter au second, lequel, à son tour, ne doit pas être exposé à être dépouillé au profit d'un troisième. C'est l'ordre inverse, cependant, que consacre la disposition formelle de l'art. 323 ; et si l'on suppose le cas d'un contrat de gage pur et simple, il est absurde ; mais, nous l'avons dit, ce n'est pas cette hypothèse que la loi a prévue, et lorsqu'elle se réalise, il faut recourir à d'autres règles.

La loi n'a pas même voulu, si plusieurs emprunts ont été faits à diverses époques, que les prêteurs vinssent en concours ; elle a établi un ordre de préférence, et le motif qui a dicté les dispositions de l'art. 323 est facile à saisir : parmi les emprunts faits au lieu du départ, la

préférence est donnée à celui qui a mis le navire en état de faire un nouveau voyage; et cette règle est écrite dans le but de favoriser la navigation par tous les moyens. Le prêt fait en cours de voyage est traité toutefois avec plus de faveur encore, parce qu'il est présumé avoir eu pour résultat de conserver le gage commun, en permettant au navire d'opérer son retour. A ce titre, s'il y a eu plusieurs emprunts faits successivement dans le cours du voyage, le dernier devait toujours être préféré à celui qui l'a précédé.

Il n'est donc pas permis de douter, par suite, que si plusieurs emprunts avaient été faits dans le même lieu pour subvenir aux mêmes besoins, il n'y aurait plus de motif d'établir un ordre de préférence, et d'avoir égard à la date des divers contrats (1); ils doivent venir en concurrence. Le mot « emprunt » exprime la totalité de la dépense nécessaire à la dernière réparation.

1968. La Cour de Rennes avait proposé d'ajouter un paragraphe à l'art. 191 et d'accorder expressément un privilége, qu'elle plaçait au cinquième rang pour « le « remboursement des sommes laissées au propriétaire « du navire par suite d'un premier prêt à la grosse fait « pour un précédent voyage » (2). Le texte prouve que cette proposition n'a pas été accueillie, et il semblerait naturel d'en conclure que le privilége a été refusé pour cette espèce de créance.

L'art. 323 cependant nomme ces créances, et par cela seul qu'elle déclare que les sommes prêtées pour le dernier voyage leur seront préférées, elle paraît reconnaître qu'elles sont privilégiées, puisqu'elle leur assigne un rang.

---

(1) Emerigon, chap. 12, sect. 4, § 2; Pardessus, n. 919; Dageville, t. 2, p. 534.
(2) Observ., etc., t. 1er, p. 325.

Cette même difficulté existait, et dans les mêmes termes, sous l'ordonnance de 1681, et avait donné lieu à des procès jugés en sens divers et à des interprétations opposées. Emerigon, toutefois, semble décider que le créancier par renouvellement doit avoir un privilége, mais qui ne vient qu'en dernier ordre (1); mais M. Dufour a reproché à cet auteur d'avoir confondu, en citant le *Guidon de la mer*, deux choses que cet ancien document avait distinguées avec soin : les obligations licitement renouvelées et celles provenant des causes étrangères à la navigation et renouvelées frauduleusement sous les apparences mensongères d'un contrat à la grosse; et dans tous les cas, M. Dufour pense qu'Emerigon a mal compris la décision du *Guidon de la mer*, en ce qui concerne les unes et les autres (2).

Ce dernier point pourrait être contesté, et le texte du *Guidon de la mer* sur ce sujet est loin d'être clair; mais il est certain, au moins, que les distinctions très-nettement posées par le *Guidon* reconnaissant : 1° l'obligation souscrite pour deniers versés au moment où le contrat est consenti; 2° l'obligation souscrite pour deniers antérieurement versés, non remboursés à l'échéance et laissés entre les mains de l'emprunteur, qui souscrit un nouveau contrat; 3° l'obligation souscrite sous la forme d'un contrat à la grosse, pour deniers versés pour toute autre cause que les besoins de la navigation et auxquels on veut assurer frauduleusement un privilége, que la loi n'avait pas voulu leur accorder; que ces distinctions, disons-nous, résultent forcément des faits. Les deux dernières hypothèses étaient distinguées dans le *Guidon de*

---

(1) *Contrat à la grosse*, chap. 12, sect. 4, § 6.
(2) Dufour, n. 204 et suiv.

la mer par les dénominations de *continuation* et de *renouvellement;* mais l'ordonnance de 1681 et le Code de commerce après elle les a confondues, quoique assurément elles fussent fort différentes.

Quoi qu'il en soit, cette distinction n'a été faite ni par Emerigon, ni par Valin, ni par les auteurs modernes. Il faut admettre forcément qu'ils ont cru tout à fait superflu de parler de la troisième hypothèse; et c'est la seconde qu'ils ont en vue quand ils paraissent accorder un privilége au prêteur par renouvellement, sous le seul désavantage de souffrir l'antériorité du prêteur pour les besoins du dernier voyage (1). Quant à Pardessus, il n'en a pas besoin, puisqu'il soutient l'opinion embrassée après lui par M. Dufour, qu'il n'y a pas privilége (2); et quant à la jurisprudence, elle offre un arrêt qui refuse également le privilége, mais l'arrêt constate que : « la créance du prêteur n'était qu'une créance ordinaire qui n'avait pas été l'objet d'avances faites pour la conservation ou le libre cours de la navigation du navire » (3); il y avait donc eu fraude, et le privilége ne pouvait, à coup sûr, être dû : ce point ne peut être sujet à aucune contestation.

Le texte de l'art. 323 nous paraîtrait pouvoir être invoqué en faveur de la doctrine qui admet le privilége pour les prêts loyalement faits et renouvelés; mais cet article doit être rapproché nécessairement de l'art. 191; tel qu'il est rédigé et après le rejet de la proposition faite par la Cour de Rennes, nous croyons qu'il est péremptoire pour faire repousser le privilége.

---

(1) Valin, art. 10, tit. 5, liv. 3; Emerigon, *Contrat à la grosse*, chap. 12, sect. 4, § 6; Locré, t. 3, p. 368; Dageville, t. 2, p. 535.

(2) Pardessus, n. 954; Dufour, n. 204 et suiv.

(3) Cass., 4 mars 1835; Dalloz, *Rép.*, n. 1397.

1969. Pour éviter le désavantage que subit, dans tous les cas, le prêteur dont les fonds ont été donnés pour un précédent voyage, Valin et Emerigon constataient déjà que le créancier avait soin de « faire un nouveau contrat pour le second voyage, après avoir quittancé le premier contrat. Au moyen de quoi, il sera réellement prêteur à la grosse sur le second voyage, à l'effet d'entrer en concurrence avec les autres prêteurs tout de même pour le second voyage. Cependant, s'il y avait preuve de ce renouvellement, à cause de la disposition formelle de cet article, il faudrait donner la préférence à celui qui aurait réellement fourni les deniers pour le nouveau voyage » (1). Les mêmes règles seraient suivies aujourd'hui ; et tous les moyens de preuve admis en matière commerciale pourraient être employés pour établir la fraude.

Il y aura simulation lorsque l'emprunteur, se trouvant hors d'état de payer sa dette, consentira un nouveau contrat représentant une somme qui n'a pas été employée évidemment aux dépenses du voyage qu'il va entreprendre. Aucun doute n'existe, d'un autre côté, que dans le cas où l'emprunteur a entre les mains les fonds nécessaires pour acquitter ses engagements et liquider complétement l'expédition pour laquelle le prêt a été contracté ; il peut contracter un nouvel emprunt pour les besoins d'un nouveau voyage, avec le même prêteur, et qu'il le réalisera, en réalité, en gardant les fonds qu'il avait entre les mains. Pour personne, ce contrat, dans de semblables circonstances, ne représente la somme prêtée pour un précédent voyage et laissée par continuation dont parle l'art. 323.

---

(1) Valin, *loc. cit.*

1970. La disposition de l'art. 323 ne doit pas être restreinte aux seuls emprunts faits sur le navire même. Les emprunts même sur marchandises peuvent avoir pour cause les besoins du navire; les mêmes règles devraient être appliquées, et ces emprunts seraient en tout assimilés aux emprunts faits sur le navire. Il en serait autrement des emprunts sur marchandises consentis avant le départ ou dans le cours du voyage, non pour les nécessités du navire, mais pour opérer de nouveaux achats et accroître le chargement; ils viennent en concours et sans préférence; ils n'ont pas conservé le gage commun (1).

L'art. 323 parle d'*emprunts* sans ajouter à ce mot aucune qualification; mais, placé dans le titre spécialement consacré aux contrats à la grosse, il semblait naturel d'en conclure qu'il ne règle pas le sort des emprunts simples, les priviléges étant de droit étroit et ne pouvant être étendus d'un cas à un autre; toutefois, il faut bien admettre avec Dageville que le législateur a eu plus en vue de procurer la réparation du navire que de favoriser le prêt à la grosse; et toute difficulté disparaît en rapprochant cette disposition du texte de l'art. 191, n. 7; aucune contestation ne pourra donc s'élever pour accorder même au prêt simple fait pendant le voyage, pour les besoins du navire, le privilége que lui garantit ce dernier article (2).

Nous avons dit que le privilége s'étend, et au profit maritime stipulé, et aux intérêts de terre depuis l'expiration des risques.

Les emprunts faits en cours de voyage sur les mar-

---

(1) Pardessus, *Droit comm.*, n. 919.

(2) Boulay-Paty, t. 3, p. 156; Dageville, t. 2, p. 535; Pardessus, n. 947; Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n. 4393.

chandises du chargement peuvent faire courir au prêteur un danger que la loi n'a point prévu ; la cargaison pourra être livrée aux destinataires, et par eux revendue avant que le prêteur ait pu prendre les mesures nécessaires pour faire valoir ses droits.

Si le destinataire, à qui les marchandises sont livrées, a eu connaissance du contrat qui les a particulièrement affectées au remboursement de l'emprunt contracté, un pareil abus ne devrait pas rester impuni. « Je n'admettrai jamais, a dit M. de Courcy, que les tribunaux puissent avoir le douloureux devoir de sanctionner une telle iniquité » (1). Il y a dol dans ce cas, et celui qui s'en est rendu coupable doit indemniser la personne qui en aurait souffert, si, en effet, elle justifie d'un préjudice ; le destinataire ne peut être déclaré personnellement débiteur, mais il est tenu de son dol jusqu'à concurrence du dommage éprouvé par son fait. Le capitaine ne doit pas lui laisser ignorer une circonstance semblable.

Article 324.

Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure.

Article 325.

Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus, et que la perte soit

---

(1) De Courcy, *Rev. du dr. comm.*, 1863, p. 141.

arrivée par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée.

SOMMAIRE.

1971. Conditions nécessaires pour que l'emprunteur soit déchargé de sa dette.
1972. Suite ; assurance de la créance du prêteur ; ses rapports avec l'assureur.

1971. Nous avons eu occasion de dire déjà qu'il est de l'essence du contrat à la grosse qu'il y ait des risques auxquels soient exposés les objets affectés au prêt, et que ces risques soient pour le compte du prêteur comme une compensation du profit maritime qui lui est alloué ; c'est la disposition expresse de l'art. 325, qui décharge l'emprunteur de toute obligation, lorsque les effets qui étaient affectés au prêt sont entièrement perdus ; le prêteur, dans ce cas, ne conserve aucune action contre lui : « La somme prêtée, dit l'article, ne peut être réclamée, » et si elle était payée par erreur, il y aurait lieu à restitution.

Le prêteur ne supporte la perte qu'autant qu'elle est arrivée par cas fortuit, mais le Code n'a pas énuméré, au titre du contrat de grosse, quels sont les cas fortuits qui sont à la charge du prêteur ; il n'existe aucun doute que ce sont les mêmes que ceux dont répond l'assureur, aux termes de l'art. 350, C. comm., auquel il est nécessaire de se reporter ; l'art. 326 ci-après parle des faits de l'emprunteur et du vice propre.

La loi exige, pour décharger l'emprunteur, que la perte soit arrivée, en outre, dans le temps et dans le lieu des risques.

Le temps des risques doit être fixé par le contrat ; nous en parlerons sous l'art. 328, dont les dispositions doivent être suivies, s'il n'existe pas de stipulations particulières à cet égard.

Le contrat désigne également le lieu des risques ; il ne

serait pas possible de suppléer à cette omission; et, s'il s'agit de marchandises, le navire désigné doit être considéré comme premier lieu des risques; c'est ce que rappelle l'art. 324.

La Cour de Rennes avait demandé que la loi s'expliquât d'une manière positive sur le cas prévu par cet article (1). On fit droit à ses observations, et le principe ainsi consacré doit être appliqué d'une manière absolue, alors même que l'emprunteur prouverait, et qu'il ne serait pas dénié, que le second navire était aussi bon ou meilleur que le premier, ou que celui-ci aurait également péri avec tout son chargement; le seul fait du transbordement des marchandises sur un autre navire que celui qui est désigné au contrat a eu pour effet immédiat de décharger le prêteur des risques qu'il s'était engagé à garantir; la force majeure est la seule excuse que puisse invoquer l'emprunteur, et c'est à lui à la prouver : dans ce cas, le prêteur répond des risques du second navire, et même de l'augmentation du fret, s'il y a lieu.

Il n'existe aucun doute que le contrat conserve sa force contre l'emprunteur qui a violé les conventions, s'il a reçu un commencement d'exécution et que le prêteur a droit, dans tous les cas, au remboursement du capital comme au profit maritime, s'il a commencé à courir les risques; c'est au moins ce que présume l'article 324, et il cesserait d'être applicable si le contrat avait été rompu avant aucun commencement d'exécution; il faudrait se reporter, pour ce cas, à ce que nous avons dit sous l'art. 316.

1972. Il faut encore, aux termes de l'art. 325, que le sinistre, pour être à la charge du prêteur, soit arrivé

---

(1) Observ., t. 1er, p. 344.

sur la route directe ou sur celle qui est déterminée par la convention; tout changement de route ou de voyage décharge donc le prêteur à la grosse, sauf le cas de force majeure régulièrement constaté, et le profit maritime lui est dû s'il a commencé à courir les risques. Il faut décider que le prêteur serait déchargé de tout risque, quand même le navire sorti de la ligne tracée par le contrat ne se perdrait qu'après y être rentré (1). Aucun doute n'existe à cet égard.

La cour d'Aix a été plus loin, et a décidé que, par cela seul qu'un capitaine, arrêté dans un port de relâche, a annoncé que son navire était en charge pour une destination autre que celle qui avait été désignée, il a rompu le voyage et terminé les risques du donneur à la grosse, alors même que, renonçant à ce changement de voyage projeté, il accomplirait son retour conformément aux stipulations arrêtées (2). Cette décision nous paraîtrait, en principe, trop sévère ; un simple projet de rupture de voyage qui n'a reçu aucun commencement d'exécution effectif ne peut avoir les mêmes effets que la rupture consommée. Mais la décision de l'arrêt était justifiée dans l'espèce, parce que le capitaine, dans l'espoir de réaliser son projet, avait prolongé pendant deux mois et sans nécessité aucune son séjour dans le port de relâche et avait augmenté ainsi les risques de sa navigation, puisque en poursuivant sa route immédiatement, il n'aurait point rencontré les mauvais temps qui avaient amené sa perte.

Si le voyage avait été réellement rompu avant que le navire fût parvenu à sa destination par le fait de l'em-

---

(1) Pothier, n. 18 ; Boulay-Paty, t. 3, p. 205 et 206 ; Dageville, t. 2, p. 541.
(2) Aix, 19 nov. 1830 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1341.

prunteur, qui, dans un port de relâche, désarme le navire et congédie l'équipage, il est sans difficulté, dans ce cas, que le prêteur conserve tous ses droits (1).

Le navire dont on n'a plus de nouvelles est présumé avoir péri dans le temps et le lieu des risques. C'est au prêteur à prouver, dans ce cas, en sa qualité de demandeur, que le navire n'a péri qu'après le temps et hors le lieu des risques, s'il veut avoir droit au remboursement du capital prêté et du profit maritime (2).

Pour demeurer quitte de son engagement, le preneur n'est point obligé de faire abandon, le sinistre majeur le délie *ipso jure* de l'action personnelle dérivant du contrat (3).

En matière d'assurance, le délaissement peut être fait, et l'assureur est tenu de payer la perte, non-seulement en cas de sinistre majeur, mais encore en cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts (C. comm., art. 369). La même règle devrait être suivie, par analogie, dans le contrat à la grosse, même dans le cas où le donneur aurait stipulé qu'il ne supporterait pas les avaries particulières, parce qu'aux termes de l'art. 409, C. comm., la clause *franc d'avaries* cesse de produire aucun effet dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et sauf, bien entendu, les droits garantis au prêteur par l'art. 327 ci-après. Cette interprétation bienveillante devrait être suivie, quoique le texte soit muet. En fait, elle présente pour l'emprunteur peu d'intérêt, puisque les droits du prêteur ne peuvent jamais s'exercer dans aucun cas que

(1) Cass., 24 mai 1843 (S.43.1.939).

(2) Valin, sur l'art. 13, tit. 5, liv. 3; Emerigon, chap. 8, sect. 2, § 3; Pardessus, n. 913.

(3) Emerigon, chap. 11, sect. 2, § 1er.

sur les objets mêmes et dans l'état où ils se trouvent à l'arrivée; mais il n'en est point de même du prêteur à l'assureur, par lequel le premier a fait couvrir les risques à sa charge ; le prêteur fera donc abandon et l'assureur sera substitué à ses droits, tels qu'ils résultent de l'article 327 ci-après (1).

On peut citer cependant un arrêt de la Cour de cassation qui paraît contraire à cette doctrine (2); mais il doit être considéré comme un arrêt d'espèce déterminé par des stipulations particulières de la police d'assurance.

L'assureur, dans tous les cas, ne répond que des pertes subies par le prêteur par suite de fortunes de mer, à moins de clauses expresses (3).

Article. 326.

Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunter, ne sont point à la charge du prêteur.

SOMMAIRE.

1973. Le prêteur ne peut souffrir de la perte arrivée par vice propre ou par la faute de l'emprunteur.

1974. Dans quelles limites les conventions particulières peuvent modifier les dispositions de la loi.

1973. Aux limitations que les art. 324 et 325 ont imposées à la responsabilité du prêteur à la grosse, l'art. 326 en ajoute de nouvelles que la loi a établies également, ainsi que nous le verrons plus tard, en faveur des assureurs (Code de commerce, art. 352 et 353).

---

(1) Aix, 5 déc. 1827; Dalloz, *Rép.*, n. 1400.
(2) Cass., 9 mars 1869 (S.69.1.248).
(3) Aix, 5 fév. 1867 (S.68.2.178).

Valin disait sur l'article correspondant de l'ordonnance de 1681, pour définir ce qu'on doit entendre par le vice propre de la chose : « comme si le navire a péri par caducité, parce que ses principaux membres étaient viciés et hors de service, et cela quoique le navire ait essuyé des coups de vent ou de mer capables d'incommoder un meilleur navire. Le vice propre de la marchandise procède, ou de sa mauvaise qualité, ou des déchets auxquels elle est naturellement sujette, comme des soieries qui se piquent, du vin qui s'aigrit, des barriques d'eau-de-vie ou d'huile qui coulent. Tout cela arrivant sans tempête ou autre fortune de mer est pour le compte du propriétaire, et non du prêteur à la grosse ou de l'assureur » (1).

Les faits de l'emprunteur, qui ont pour effet de décharger également le prêteur de toute responsabilité, comprennent la fraude, comme la simple négligence, soit avant le départ, en présentant comme bonne à l'emprunteur une chose de mauvaise qualité ; et pendant la traversée, en étant cause de sa perte ou ne prenant pas toutes les précautions nécessaires pour l'éviter.

Le prêteur ne répondra pas de la confiscation de marchandises prohibées ; « ce qu'il faut entendre néanmoins, dit Valin, si la qualité des marchandises n'a pas été déclarée » (2). Nous aurons occasion, en traitant des assurances, de parler des risques de contrebande ; l'opinion la plus générale et à laquelle nous nous rallions, c'est qu'une convention expresse pourrait mettre à la charge du prêteur la confiscation prononcée pour cause de contrebande par les lois d'un pays étranger ; mais qu'une

(1) Sur l'art. 12, tit. 5, liv. 3.
(2) *Loc. cit.;* Boulay-Paty, t. 3, p. 174.

semblable stipulation est illicite, s'il s'agit de la confiscation prononcée par les lois françaises.

Le prêteur n'est pas tenu non plus, pas plus que l'assureur, « des prévarications et fautes du capitaine et des gens de l'équipage, connues sous le nom de *baratterie de patron*, s'il n'y a convention contraire » (C. comm., art. 353). Dans la pratique, *la convention contraire*, dont parle la loi, est insérée dans presque tous les contrats d'assurance, et sa légitimité ne peut faire l'objet d'aucun doute. La même stipulation, ayant pour effet de mettre à la charge du prêteur le vice propre, serait-elle également légitime ? Nous n'en faisons aucun doute, à la différence des faits mêmes de l'emprunteur qu'aucune convention ne pourrait mettre à la charge du prêteur. La position de l'emprunteur privé de sa marchandise et tenu du contrat onéreux qu'il a consenti est digne d'intérêt, et son recours contre le capitaine et l'armateur, s'il y a lieu, mais sous le bénéfice par celui-ci de l'art. 216, C. comm., serait souvent illusoire ou insuffisant (1).

Enfin, le prêteur n'ayant pris à sa charge que les fortunes de mer ne pourrait être responsable d'aucun risque de terre; ainsi, si les marchandises avaient été débarquées pendant le cours du voyage, conformément même à la convention ou d'après l'ordre d'une autorité supérieure, le pillage ou tout autre sinistre dont elles seraient frappées ne serait plus au compte du prêteur; ce ne serait pas un risque maritime.

Des conventions particulières peuvent étendre les risques que la loi met à la charge du prêteur, sans qu'il puisse en aucun cas cependant répondre des faits de

---

(1) Pardessus, n. 894; Boulay-Paty, t. 3, p. 162 et 375; Bédarride, n. 956; Aix, 25 janv. 1832; Dalloz, *Rép.*, n. 223.

l'emprunteur (1); cette faculté est-elle également accordée aux parties pour les restreindre? Cette question avait été soulevée sous l'ancienne jurisprudence ; mais le texte de l'art. 12 des contrats à la grosse, contrairement à la rédaction suivie par l'art. 326, se terminait ainsi : *s'il n'est autrement porté par la convention ;* et ces expressions expliquent que Pothier laissât toute latitude aux parties (2). Valin enseigne que ces derniers mots de l'article s'appliquent exclusivement au fait de la baratterie de patron (3). « L'heureuse arrivée du navire, dit Emerigon, forme la condition essentielle et caractéristique du contrat à la grosse. Cette condition doit par conséquent être conservée dans son *intégralité*. Pour que le contrat soit légitime, il faut que l'argent trajective navigue aux risques du créancier. Si le navire périt avant que d'être arrivé au port de salut, la condition n'a pas reçu son accomplissement, et, par une suite nécessaire, l'espérance du donneur et son contrat s'évanouissent » (4).

Le législateur moderne a supprimé avec intention les dernières expressions de l'art. 12 de l'ordonnance, et peut être considéré comme ayant adopté implicitement la doctrine enseignée par Emerigon. La loi a permis, par l'art. 330, C. comm., qu'une stipulation expresse pût décharger les prêteurs des avaries simples ; c'est la seule convention qui soit licite et obligatoire ; décider autrement, ce serait dénaturer le caractère du contrat à la grosse et s'exposer à le voir dégénérer en pacte usuraire. Mais ce qui est toujours licite, ainsi que nous l'avons dit

(1) Valin, *loc. cit.*
(2) *Contrats à la grosse*, n. 24.
(3) Valin, *loc. cit.*
(4) Chap. 7, sect. 1re, § 4.

en commençant ce paragraphe, c'est d'étendre les risques que la loi met à la charge du prêteur, sous la seule réserve des faits de l'emprunteur, qui ne peuvent jamais être mis à la charge du prêteur, et jusqu'à cette limite que le sinistre ne devienne pas pour l'emprunteur une cause de bénéfice. Ainsi le prêteur, nous l'avons dit encore, peut prendre à sa charge la baratterie de patron; il peut se charger également des déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre, et nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de distinguer, comme le fait Emerigon (1), entre le vice qui existerait déjà avant le départ du navire (à moins, bien entendu, qu'il n'eût été caché au prêteur, parce que dans ce cas il y aurait fraude), et le vice que les marchandises chargées peuvent contracter pendant le cours du voyage.

Article 327.

En cas de naufrage, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage

SOMMAIRE.

1975. Le mot *naufrage* n'est employé dans la loi que par forme d'exemple.
1976. Droits du prêteur sur les effets sauvés; peut-il, en cas de naufrage, avoir jamais droit au profit maritime?
1977. Espèces diverses où le voyage est rompu, et règles à suivre selon les cas.

1975. L'art. 327, comme l'article correspondant de l'ordonnance, ne parle que du naufrage; mais il n'est pas douteux que ce mot n'est employé que par forme

---

(1) Emerigon, chap. 7, sect. 2, § 2; Pardessus, n. 895; Bédarride, n. 956. — *Contrà*, Boulay-Paty, t. 3, p. 177.

d'exemple, et que tout sinistre majeur a pour effet de décharger le preneur; en rapprochant la disposition de l'art. 327 de l'art. 325 qui s'étend à tous les cas fortuits, l'hésitation n'est pas permise pour décider que cette disposition est applicable du moment que la perte est arrivée par une des fortunes de mer énumérées dans l'art. 350 C. de comm.

Le naufrage, conformément aux règles posées par l'art. 325, a pour effet de dégager l'emprunteur de toute obligation; toutefois, comme il ne doit jamais retirer un bénéfice d'un semblable accident, si une partie des effets affectés au prêt sont sauvés, leur valeur, déduction faite des frais de sauvetage, sera attribuée au prêteur jusqu'à concurrence des sommes prêtées.

1976. Lorsque la valeur des effets sauvés est inférieure ou égale tout au plus à la somme prêtée, le prêteur se rembourse donc sur cette valeur qui lui est entièrement adjugée, et, aux termes de notre article, ne peut prétendre aucun profit maritime : le prêteur, dit Pothier, « ne peut donc pas demander un profit maritime, *outre* la valeur des effets sauvés ». Emerigon enseigne une doctrine différente : « Le donneur pourra se payer, dit-il, sur les effets sauvés, tant de son capital que du change maritime, si les effets sauvés suffisent pour remplir ce double objet. En cas d'insuffisance, il n'aura recours contre personne » (1). Mais la loi ancienne, comme la loi nouvelle, n'a prévu ni voulu prévoir que la valeur des effets sauvés pût jamais être supérieure au capital prêté. Nous avons dit plus haut que, si les stipulations des parties peuvent augmenter les risques du prêteur, elles ne peuvent, sans faire dégénérer le con-

(1) Pothier, n. 48; Emerigon, *Contrat à la grosse*, chap. 11, sect. 2, § 1er.

trat en prêt usuraire, les diminuer, et ils seraient étrangement diminués, à coup sûr, s'il était permis d'affecter tout entier au prêt une valeur dix fois plus grande que la somme prêtée; comment le produit du sauvetage ne donnerait-il pas presque toujours les moyens d'exécuter le contrat? Nous dirons tout à l'heure, sous l'art. 331, comment devrait être interprétée une semblable convention. Les auteurs que nous avons cités tout à l'heure paraissent donc avoir posé une hypothèse qui ne peut se réaliser. Quelques auteurs modernes l'ont examinée également et ont émis l'avis que si la valeur des effets sauvés excédait le capital et pouvait suffire à solder, en tout ou en partie, le profit maritime stipulé, le prêteur avait droit à cet avantage (1). Cette solution, s'il y avait lieu de l'appliquer, ne serait pas à l'abri de toute critique; elle paraît contredite par les termes mêmes de notre article, qui n'accorde que le paiement des *sommes empruntées*, et par l'art. 331 ci-après, qui aurait été écrit sous l'empire de ce principe, que le bénéfice nautique n'est le prix que d'une heureuse arrivée. En matière d'assurance, nous verrons que le sinistre majeur du navire autorise le délaissement des facultés, même quand elles n'ont souffert aucune avarie; c'est que les lois maritimes ont toujours attaché à cet événement une importance très-grande, une présomption légale de perte, que les faits peuvent démentir sans faire cesser les effets qu'elle produit.

1977. Si les marchandises affectées au prêt ont été déchargées volontairement par l'emprunteur avant le sinistre, le voyage est rompu après que les risques ont commencé, et le contrat subsiste.

---

(1) Locré, sur l'art. 327; Boulay-Paty, t. 3, p. 182; Bédarride, n. 959.

Si les marchandises ont été déchargées par force majeure, à la suite d'échouement et d'innavigabilité constatée, mais que l'emprunteur puisse trouver un autre navire pour continuer le voyage, dans le cas où il ne profite pas de cette facilité et laisse les marchandises au lieu de la décharge, il faut décider encore que le voyage est volontairement rompu et que le contrat subsiste.

Si les marchandises sont chargées sur le nouveau navire, le contrat subsiste également, mais le voyage se poursuit aux risques du prêteur; c'est le chargement par force majeure dont parle l'art. 324. « Si les effets sont chargés sur un autre navire, dit Emerigon, le risque continuera d'être pour le compte des donneurs; mais je crois que, dans ce cas, si depuis l'innavigabilité survenue, la marchandise avait dépéri ou décheté par le long séjour, soit à terre, soit dans le nouveau navire ou autrement, et qu'elle ne fût plus de valeur à produire de quoi payer la somme prise à la grosse, cet événement serait à la charge du donneur, parce que le contrat a été frappé d'un sinistre majeur. Il en est de même du cas du navire échoué et remis à flot. Si les avaries souffertes à ce sujet mettent le preneur hors d'état de remplir ses engagements, le déficit sera pour le compte du donneur » (1).

S'il y a rupture volontaire, ou par suite de faute imputable à l'emprunteur, quels que soient les événements qui ont suivi et qui ont été supportés par les navires sur lesquels auraient pu être chargées les marchandises affectées au prêt, ils sont sans importance aucune sur l'exécution du contrat (2).

Dans le cas où il y a rupture par force majeure, et im-

---

(1) *Contrats à la grosse*, chap. 11, sect. 1re, § 5.
(2) Cass., 31 mars 1843 (S.43.1.939).

possibilité pour l'emprunteur de trouver un autre navire pour continuer le voyage, l'annulation du contrat ne conserve une action au prêteur sur les marchandises restées intactes que jusqu'à concurrence de son capital seulement; dans tous les cas, le preneur serait considéré comme le facteur et le mandataire légal du prêteur pour tirer des effets sauvés le meilleur parti possible.

Des règles semblables seraient suivies si les deniers étant donnés sur faculté pour l'aller et le retour, on ne pouvait trouver aucun vaisseau pour charger les retours, ou que l'emprunteur rompît volontairement le voyage après le premier trajet.

Article 328.

Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans les gabares pour les y porter jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

SOMMAIRE.

1978. Principes généraux également applicables au contrat à la grosse et au contrat d'assurance.
1979. Temps des risques, quant aux marchandises; chargement sur les gabares.
1980. Risques sur corps.
1981. Le contrat peut être fait, quant au voyage, sous diverses conditions.
1982. Navire voyageant sous escorte; navire dont on n'a pas de nouvelles; pouvoirs des juges.

1978. Les principes et les règles à suivre en ce qui

concerne le temps des risques sont les mêmes, soit qu'il s'agisse du contrat d'assurance ou du contrat de prêt à la grosse : « si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, dit l'art. 341 ci-après, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'art. 328 pour les contrats à la grosse. » Nous réunirons donc ici tout ce que nous avons à dire sur ce sujet.

« Il arrive rarement, dit Valin sur l'article correspondant de l'ordonnance, que le contrat à la grosse ne détaille pas les risques ; mais, enfin, si l'on y a manqué, cet article doit servir de règle pour le temps des risques, et il est clair qu'il n'a pas besoin d'explication » (1). Il n'est pas douteux encore aujourd'hui que les parties ont toute latitude pour modifier ou développer les règles posées par l'art. 328, qui ne seront suivies qu'en cas de silence de leur part (2).

1979. L'ordonnance de 1681 disait, quant aux marchandises, que le temps des risques devait courir « sitôt qu'elles auront été chargées. » Notre article, malgré la différence de rédaction, doit être entendu dans ce sens, et la formule d'assurance de Paris et de Bordeaux (art. 5) n'est que l'expression du droit commun, lorsqu'elle porte que les risques courent du moment où elles ont été chargées jusqu'au moment où elles sont délivrées au lieu de destination.

L'article doit être entendu, en ce qui concerne le chargement dans les gabares, dans ce sens que le transport de terre à bord du navire et à bord de terre au lieu d'arrivée, effectué par gabares, n'est à la charge du prêteur ou de l'assureur que lorsqu'il s'opère dans le port

(1) Sur l'art. 13, tit. 5, liv. 3.
(2) Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. 3, p. 385.

même ou dans la rade où le navire est à l'ancre : « car s'il s'agissait, dit Emerigon, de remonter ou de descendre une rivière pour parvenir au navire, je crois qu'il faudrait ou un pacte spécial, ou que la formule imprimée de la police en renfermât la clause (1).

Le mot *gabare* comprend toute chaloupe, tout bateau, en un mot, tout petit bâtiment employé pour transporter du quai ou de la rade les marchandises jusqu'au navire dans lequel elles doivent être embarquées *et vice versâ* (2).

Les formules de diverses places, toutefois, étendaient dans l'ancien droit et étendent encore de nos jours les risques des assureurs; et ceux-ci répondent fréquemment des accidents arrivés aux marchandises chargées sur les gabares, quelle que soit la distance à franchir, lorsque le navire stationne au bas d'une rivière qu'il ne peut remonter, comme la Seine, par exemple, pour les vaisseaux d'un certain tonnage, et que les marchandises doivent être délivrées à Rouen. Une stipulation formelle, ayant le même but, peut être faite quand il s'agit d'un prêt à la grosse. Elle ne serait entendue, dans tous les cas, que pour les rivières de chargement et de déchargement, et non pour toute rivière, en général, que les navires du même tonnage ont l'habitude et la faculté de remonter; l'assureur, comme le donneur à la grosse, répondraient qu'ils ont entendu courir les risques, tels que les font la coutume et l'usage, mais non point se charger d'un dommage, auquel l'assuré s'est exposé par caprice, par intérêt ou par imprudence (3).

Lorsque les assureurs ont pris à leurs risques et périls

---

(1) Emerigon, *Assur.*, chap. 13, sect. 2, § 2, t. 2, p. 14. — *Sic*, Dageville, t. 2, p. 551.

(2) Emerigon, *loc. cit.*, p. 15; Bordeaux, 23 nov. 1830.

(3) Lemonnier, n. 228, t. 1, p. 322.

le transport de terre à bord et de bord à terre, ils ne peuvent prétendre qu'à défaut de stipulation formelle, les risques par voie de flottage ne sont pas à leur charge, lorsque tel est le mode de chargement et de déchargement usité dans le lieu de destination (1).

Les risques cessent à partir du moment où les marchandises ont été mises à quai; le donneur à la grosse, pas plus que l'assureur, ne répondrait plus des accidents qui peuvent arriver jusqu'à ce qu'elles soient transportées dans les magasins du destinataire,

1980. L'art 328 fait courir les risques sur corps seulement du jour où le navire a fait voile; les formules de presque toutes les polices prennent pour point de départ soit le moment où le navire a commencé à embarquer les marchandises, soit, à défaut, le moment où il a démarré. Les navires qui sortent des villes situées sur des rivières à une distance assez grande de la mer, telles que Bordeaux, Nantes, Rouen, font souvent une route assez longue avant de mettre, à proprement parler, à la voile, sans parler même des navires à vapeur; la stipulation prévient toute difficulté. L'art. 624 du Code hollandais décide qu'à l'égard du navire qui part sur lest, les risques courent du moment qu'il a commencé de charger le lest. Ces modifications ou toute autre, au texte de l'art. 328, sont parfaitement licites, mais doivent être expressément écrites.

La Cour de Paris a décidé avec raison que le navire doit être réputé couvert par l'assurance, bien que le chargement commencé ait dû être interrompu, et que les avaries survenues aient même nécessité la remise à terre des marchandises embarquées (2).

---

(1) Rouen, 25 fév. 1873 (S.73.2.213).
(2) Paris, 13 nov. 1856 (S.57.2.25).

Au lieu de déchargement, les formules prorogent, en général, le délai accordé par l'art. 328, qui déclare les risques terminés du jour où le navire est ancré ou amarré au lieu de destination. Le délai accordé prend fin toutefois, quelle qu'en soit la durée, quand le déchargement est achevé, ou si de nouvelles marchandises ont été embarquées pour un autre voyage. Ces stipulations ont pour effet de ne mettre fin aux risques du voyage d'aller du moment qu'au fait, pour le navire, d'être ancré ou amarré au port de destination, se joint une de ces trois circonstances : ou l'expiration du délai fixé, ou l'achèvement du déchargement des marchandises, ou la réception à bord de marchandises destinées à un autre voyage (1).

Cependant, même avant l'accomplissement des conditions acceptées comme devant réaliser la fin des risques, si le navire quitte le port où il avait jeté l'ancre pour se rendre dans un autre lieu, lorsque des contrats distincts ont été faits d'entrée et de sortie, il faut décider que ce départ a mis fin au voyage d'aller et aux risques à la charge du donneur à la grosse ou de l'assureur ; on ne peut supposer que la volonté des parties ait été de perpétuer le voyage et d'éterniser le temps des risques. Si l'on suppose que le contrat, au lieu de nommer un port comme lieu de destination, désigne une île, une côte ou même un archipel, le premier port de l'île, de la côte ou de l'archipel auquel aborde le navire devient lieu de destination ; mais des discussions toutefois peuvent s'élever. Ainsi la règle que nous venons de poser a été appliquée par la Cour de Paris dans une espèce où le lieu de destination était l'île Bourbon ou de la Réunion, où il

(1) Lemonnier, n. 234 et suiv.

n'existe pas de port, mais seulement des rades foraines; la Cour de Bordeaux, au contraire, jugeait que, suivant la coutume, cette île ne formait qu'une seule et unique escale et que l'assuré avait de plein droit la faculté de parcourir toutes les rades de l'île (1).

Les parties ne sauraient donc prendre trop de précautions pour rendre leurs conventions claires et précises, car les décisions des Cours jugeant en fait que la volonté des contractants doit être interprétée dans le sens qu'elles lui donnent, pourrait être difficilement l'obiet d'un pourvoi en cassation.

C'est également en se fondant sur les usages assez généralement admis pour être supposés connus de tous, que la Cour de Douai décidait que les dix jours, après l'expiration desquels les risques devaient finir, étaient des jours ouvrables et qu'on devait retrancher du délai les jours fériés. Cette décision ne pouvait être critiquée par la Cour de cassation (2).

Si la police portait à la fois la clause de faire échelle et la désignation, en termes généraux, d'une île, d'un archipel ou d'une côte pour lieu de destination, il faudrait décider alors que le port de destination est celui dans lequel le navire achève son déchargement (3).

A défaut même de toute convention expresse, les règles posées par les art. 328 et 341 doivent être sainement entendues; ainsi, dans une assurance à temps limité elles ne peuvent être appliquées. Dans une espèce jugée par la Cour de Paris, l'assurance avait été faite pour six mois de navigation, et le contrat portait que le jour des

---

(1) Paris, 12 déc. 1840; Bordeaux, 30 avril 1834; Dalloz, *Rép.*, n. 1954 et 1883.

(2) Cass., 4 janv. et 24 avril 1854 (S.56.1.339).

(3) Lemonnier, n. 237.

risques serait ultérieurement fixé. Dans ces sortes d'assurances, on ne peut plus s'appuyer sur cette présomption naturelle, que le voyage assuré sera le même que le voyage entrepris, si les parties n'ont dit le contraire : il n'y a donc aucun motif pour faire courir le temps des risques plutôt du jour où le navire a mis à la voile que de tout autre ; et, en outre, si les parties ont déclaré que le commencement des risques serait ultérieurement fixé, il n'a pu dépendre de l'assuré seul de les faire courir à sa volonté, à l'insu même des assureurs (1).

1981. Le contrat peut être fait pour l'aller ou le retour seulement, ou pour l'une et l'autre partie du voyage, mais séparément ; ou enfin pour l'une et l'autre partie indivisiblement.

Le port de destination est celui où se rend le navire, lorsque le contrat est fait pour l'aller *ou* le retour seulement ; lorsque le contrat est fait pour l'aller *et* le retour, c'est le port où le navire a pris son congé ; à moins de désignation précise, le prêt est présumé fait pour l'aller et le retour, présomption pouvant être combattue par toute partie intéressée.

Si l'assurance également a été faite pour l'aller *et* le retour ou, en d'autres termes, en prime liée, le navire ne sera, dans ce cas encore, au lieu de reste qu'après son retour au port d'armement, puisque les deux trajets ne forment qu'un seul voyage ; et les assureurs courent les risques pendant la relâche au port de destination.

Lorsque l'armateur a emprunté à la grosse par des contrats séparés, pour l'*entrée* ou la *sortie*, les deux voyages sont distincts, et le navire est aux risques de l'armateur pour le temps intermédiaire depuis l'arrivée

(1) Paris, 16 fév. 1841 (J.P.41.1.393).

jusqu'au départ pour le retour, sauf conventions contraires.

Dans le contrat d'assurance également, si les deux trajets ont été assurés par deux contrats distincts, il y a un intervalle dans le temps des risques, depuis le jour que le navire est ancré ou amarré au lieu de sa première destination, jusqu'à celui où il mettra de nouveau à la voile pour opérer son voyage de retour : les assureurs ne répondent pas du sinistre qui peut arriver entre ces deux époques.

Ces principes sont admis sans contestation par tous les auteurs, et il faudrait une convention expresse pour mettre au compte de l'assureur les risques intermédiaires.

Dans une espèce rapportée par les arrêtistes, la Cour d'Aix a eu à décider, lorsque deux assurances sur corps ont été prises, l'une d'entrée, l'autre de sortie, à la charge de qui doit être le dommage survenu après le déchargement, et avant que le navire ait mis de nouveau à la voile.

Les assureurs d'entrée soutenaient avec raison que la perte ne pouvait les concerner, parce que les risques à leur charge avaient fini au jour où le navire était arrivé au lieu de destination.

Les assureurs de sortie prétendaient que l'avarie ne provenait pas de fortune de mer; le contraire fut constaté, et ils furent condamnés (1). Mais si la cause se présentait telle que l'arrêtiste la fait connaître, certes une autre défense, et tout aussi péremptoire que celle des assureurs d'entrée, pouvait être produite; c'est que si pour ceux-ci le risque était fini, pour ceux-là il n'était pas commencé. A moins de conventions particulières que l'arrêtiste ne fait pas connaître, à la différence de ce qui a lieu dans les assurances à primes liées, il devait

(1) Aix, 3 août 1830.

y avoir dans l'espèce un intervalle de temps où les risques n'étaient pas couverts.

Les parties ont toute liberté et peuvent également stipuler que le contrat est fait pour un temps préfix, soit avec désignation de voyage, soit pour tous les voyages à entreprendre dans la période de temps fixée.

Lorsque le prêt est fait pour un temps limité, même avec désignation de voyage, les risques du prêteur commencent au jour désigné et cessent à l'expiration du temps fixé, quoique le voyage ne soit pas encore terminé et sauf stipulations contraires établissant seulement une augmentation du profit maritime pour le surplus du temps nécessaire à l'accomplissement du voyage; mais cette clause ne se présume pas.

Le cours du délai fixé n'est interrompu, ni par le temps des relâches ou staries dans les ports de la route, ni par celui des déradements, à moins de conventions contraires, car, pendant ces séjours volontaires ou forcés, le navire peut périr par fortunes de mer.

Si le prêt est fait d'entrée ou de sortie, à tant pour cent par mois, les risques ne finissent de plein droit qu'avec le voyage, et le profit maritime est dû à proportion du temps qu'ils ont duré.

On peut dans tous les cas convenir que le profit sera dû à tant par mois, que le prêt soit fait pour un temps limité, pour un voyage entier ou pour un voyage d'entrée ou de sortie seulement; la somme due est calculée toujours de la même manière, mais après l'expiration totale du risque assuré : le profit n'est point acquis mois par mois, et le sinistre réalisé avant la fin du voyage décharge évidemment le prêteur de toute obligation. Tout pacte contraire est incompatible avec les principes essentiels du contrat à la grosse.

Émerigon suppose une somme donnée pour l'entier voyage, avec stipulation de douze pour cent pour les premiers six mois et sous la condition que *ces six premiers mois de change seraient acquis, malgré la perte du navire survenue après*, et après quelque hésitation il décide que ce pacte serait licite. Nous croyons que cette décision doit être rejetée. Si l'on a stipulé pour divers voyages distincts les uns des autres et dont chacun doit donner lieu à un contrat séparé et à un règlement particulier, la décision sera évidemment tout autre; mais cette hypothèse est différente de celle qu'a posée Émerigon et ne peut être confondue avec elle (1).

Si le contrat a été fait d'entrée et de sortie, il pourrait être convenu que, par l'événement d'une condition prévue, telle que la survenance d'une guerre, il serait de plein droit converti en voyage d'aller seulement et le profit dû pour ce voyage, s'il était heureusement accompli.

1982. Si la police portait que le navire voyage sous escorte ou de conserve, les risques ne seraient à la charge de l'assureur que du jour où cette condition serait accomplie.

Le navire dont on n'a plus de nouvelles est présumé avoir péri dans le temps des risques : tous les auteurs sont d'accord sur ce point.

Au reste, si les parties ne s'étaient pas clairement expliquées dans la police, et qu'il y eût contrariété dans les énonciations qu'elle renferme, c'est aux juges du fond qu'il appartiendrait, pour le temps des risques, comme pour toutes les autres clauses, de lever les doutes et de

---

(1) Boulay-Paty, t. 3, p. 202. — *Contrà*, Emerigon, *Contr. à la grosse*, chap. 8, sect. 3, § 1; et Bédarride, n. 977.

fixer l'époque précise où l'engagement des assureurs a dû commencer et finir (1).

Article 329.

Celui qui emprunte à la grosse sur des marchandises n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à concurrence de la somme empruntée.

SOMMAIRE.

1983. Nécessité de prouver le chargement.

1983. Il est juste que l'emprunteur qui demande à être relevé de son obligation soit tenu de justifier qu'il a chargé des marchandises, et que leur valeur était égale à la somme empruntée, ou que la somme empruntée elle-même, destinée à faire des acquisitions en cours de voyage, avait été embarquée; l'art. 329, au reste, est une nouvelle application du principe développé par les art. 316 et suiv., et, dans l'un et l'autre cas, la preuve doit être faite par le demandeur.

La disposition de l'art. 329 prouve que le législateur n'a pas cru que le contrat dût nécessairement désigner, d'une manière précise et détaillée, les objets sur lesquels porte l'emprunt; mais si l'emprunt avait été fait sur des effets désignés, ce sont ceux-là et non d'autres dont il faudrait prouver l'existence à bord (2). Si l'emprunt est fait pour le voyage d'aller et de retour, le contrat pourrait difficilement désigner les retraits. Si le contrat donne la faculté de toucher et faire échelle, les marchandises pri-

---

(1) Cass., 8 mars 1834 (J.P., t. 26, p. 363); Cass., 4 janv. et 24 avril 1854 (S.56.1.33).

(2) Vincens, t. 3, p. 300.

mitivement chargées peuvent être vendues ou échangées plusieurs fois. Ces diverses circonstances ne modifient pas les obligations imposées à l'emprunteur.

La preuve du chargé, en cette matière, doit être la même qu'en cas d'assurance; elle est faite par le connaissement, ou, à défaut, par toute autre justification, telle que les attestations de l'équipage, les livres, la correspondance, les expéditions de douane, ou toute autre pièce, dont la valeur probante, au reste, pourrait toujours être discutée (1).

La valeur des marchandises, si elle n'est point fixée par le contrat, peut être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut, l'estimation en serait faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord (C. comm., art. 339).

Pour le navire, l'estimation en est faite par pièces ou par experts, en y comprenant les frais de radoub et les autres dépenses de mise hors (2) : il ne peut y avoir difficulté en ce qui concerne la mise en risques.

« Le preneur, dit Émerigon, n'est obligé de mettre des effets en risques que jusqu'à concurrence de la somme reçue à la grosse. S'il en met davantage, il accroît volontairement le gage du donneur, mais cet accroissement, volontaire de sa part, n'est pas irrévocable. Il dépend du preneur, dans le cours du voyage, de décharger à terre ce surcroît de marchandises, sans que le donneur puisse jamais s'en plaindre » (3). Cette question peut se présenter également dans l'assurance; Valin et Pothier l'ont

---

(1) Valin, sur l'art. 14, tit. 5, liv. 3; Emerigon, chap. 6, sect. 3, § 1er.
(2) Boulay-Paty, t. 3, p. 123.
(3) *Contrats à la grosse*, chap. 12, sect. 2, § 3. — *Contrà*, Bédarride, n. 968.

résolue comme Émerigon ; M. Dalloz paraît conserver quelques scrupules que nous ne pouvons partager (1). (V. *infrà*, n. 1988 et suiv.).

Article 330.

Les prêteurs à la grosse contribuent à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes.

Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.

SOMMAIRE.

1984. Avaries communes.
1985. Avaries simples.
1986. S'il y a non avaries, mais perte partielle.

1984. La première disposition de cet article est absolue, et la loi n'autorise pas les parties à y déroger par des conventions particulières ; la rédaction définitivement adoptée, sur les observations de la Cour de cassation, ne permet aucun doute à cet égard (2). Elle vient à l'appui de l'opinion que nous avons émise plus haut et décide, selon nous, que le donneur à la grosse ne peut s'affranchir de la responsabilité d'aucun sinistre majeur.

« La contribution, dit Valin, ne s'impute pas *ipso jure* sur le capital donné à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime : l'imputation ne se fait que du jour que le donneur a été mis en demeure de contribuer » (3). Cette observation peut être quelquefois d'une grande importance; si le donneur à la grosse, en payant complé-

---

(1) Valin, sur l'art. 36, tit. *des Assurances;* Pothier, *Assurances*, n. 80 ; Dalloz, *Rép.*, n. 1402.

(2) Observations de la Cour de cassation, t. 1er, p. 19; Aix, 20 nov. 1867 (S.68. 2.320).

(3) Sur l'art. 16, tit. 5, liv. 3, et tous les auteurs.

tement l'avarie, en fait disparaître tous les effets, l'emprunteur n'éprouvant aucun préjudice doit exécuter le contrat, et il peut y avoir bénéfice pour le prêteur à agir ainsi, afin de ne pas diminuer le profit maritime qui lui est dû dans la même proportion que le capital. L'avarie ne doit s'imputer sur le capital et entraîner par suite la diminution du profit maritime en même temps, que lorsque le prêteur, sommé d'en payer le montant, s'y refuse (1).

Dans tous les cas, le prêteur qui indemnise complétement l'emprunteur de tout le dommage que lui a causé l'avarie commune, est subrogé aux droits qui peuvent appartenir à celui-ci dans la contribution à laquelle peuvent être tenus les autres chargeurs.

L'objet affecté au prêt peut, pour le salut commun, être jeté à la mer en totalité ; la règle, dans ce cas, sera la même : « L'idée fondamentale de la contribution, dit M. Frémery, c'est que les objets jetés à la mer sont restitués au propriétaire, à qui l'on en remet la valeur au lieu d'arrivée, et que le dommage se résout en une perte partielle supportée proportionnellement par chaque intéressé. De ce principe il résulte, ce me semble, nécessairement que le jet de l'objet affecté au prêt ne présente pas le cas de perte par événement de mer, qui, aux termes de la convention, doit libérer l'emprunteur ; qu'il faut, malgré le jet, considérer l'objet comme arrivé à destination, et décider que l'emprunteur demeure personnellement obligé, sauf la contribution du prêteur aux avaries communes dans la proportion de la somme prêtée » (2).

---

(1) Boulay-Paty, t. 3, p. 225.
(2) *Etudes*, p. 263.

1985. La seconde partie de l'article, relative aux avaries simples, est précisément l'inverse de ce qui était écrit dans l'ordonnance, dont la disposition paraissait peu équitable : « Heureusement, disait Valin, que notre article ajoute, s'il n'y a convention contraire, sans quoi l'usage des contrats à la grosse aurait été aboli. Aussi n'en voit-on pas qui ne dérogent à cet article ; c'est-à-dire, sans une clause précise par laquelle le prêteur prend sur lui tous les risques et fortunes de mer comme l'assureur » (1). Il a fallu cependant les énergiques réclamations de plusieurs corps judiciaires pour faire changer la rédaction primitive qui avait considérablement empiré le texte de l'ordonnance ; la section de l'intérieur fit droit à ces observations : « Il est vrai, disait M. Bégouen au Conseil d'Etat, que l'ordonnance avait mis les avaries simples à la charge des prêteurs, sauf convention contraire ; mais, comme cette convention contraire est de clause ordinaire dans les contrats à la grosse, et que le prêteur fait d'autant moins de difficulté de se charger des avaries simples qu'il s'en décharge lui-même sur ses assureurs, la section propose une disposition qui se trouve parfaitement d'accord avec les usages du commerce et avec les convenances de toutes les parties » (2). La loi, toutefois, a permis aux parties de stipuler une condition contraire ; mais dans ce cas l'emprunteur pourrait, sans aucun doute, faire assurer le risque qui reste à sa charge : la prohibition de faire assurer les objets affectés au prêt à la grosse ne s'entend évidemment que pour les risques dont le preneur s'est déchargé par le contrat sur le prêteur.

---

(1) Sur l'art. 16, tit. 5, liv. 3.
(2) Procès-verbaux, 24 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 426.

1986. Il peut y avoir, non détérioration, mais perte partielle; par exemple, sur un chargement de vingt barriques de vin, toutes affectées à un emprunt à la grosse, dix périront et dix parviendront en parfait état : « La raison veut, disait Valin, que celui qui est tenu de supporter la perte, lorsqu'elle est entière, la supporte à proportion lorsqu'elle est moindre. Ainsi, si elle est de moitié, par exemple, ou du tiers, le contrat est réductible à proportion, et cela est si juste, qu'une stipulation contraire serait déclarée usuraire, par conséquent, nulle » (1). Cette difficulté a été examinée également avec Pothier et Emerigon ; mais l'un et l'autre ne paraissent prévoir la perte que par suite d'un sinistre majeur; et dans ce cas l'art. 327 est seul applicable ; aucun profit maritime, même pour partie, n'est dû. Valin prévoit, au contraire, le cas d'avarie résultant non d'un sinistre majeur, ni d'une détérioration, mais d'une perte partielle. Dans ce cas, le prêteur ne serait pas autorisé à rembourser au preneur la valeur au lieu du départ de la marchandise perdue, et exiger le profit maritime tout entier ; c'est la manière indiquée par Valin qui devrait être suivie.

Article 331.

S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des priviléges établis à l'art. 191.

---

(1) Sur l'art. 11, tit. 5, liv. 3.

SOMMAIRE.

1987. L'article ne s'applique pas aux emprunts faits en cours de voyage.
1988. Emprunts faits avant le voyage ; la décision de la loi est parfaitement justifiée.
1989. Discussion qu'elle a soulevée.
1990. Suite.
1991. Emprunt fait sur une quote-part déterminée.
1992. Emprunt fait en cours de voyage ; montant des avaries réglées ; sommes prêtées restées sans emploi.

1987. Cet article ne s'applique pas aux emprunts faits en cours de voyage pour les besoins du navire (1) ; en vertu seule des principes généraux que l'art. 191 a eu soin de rappeler, l'emprunt fait en semblable circonstance doit primer les assureurs, soit qu'il s'agisse d'un simple prêt, soit qu'il s'agisse d'un prêt à la grosse aventure ; dans ce dernier cas seulement, le donneur doit conserver la préférence, non-seulement pour son capital, mais aussi pour son profit maritime. Il ne peut s'élever à cet égard aucune difficulté ; l'art. 331 ne s'applique pas à cette hypothèse, et nous pouvons laisser ce point complétement de côté ; ayant prêté pour secourir la chose assurée, disait la Cour de cassation, il est censé avoir prêté pour le compte des assureurs eux-mêmes (2). Entendue dans un pareil sens, la disposition de la loi serait inique ; elle aurait pu être rédigée, sans doute, en termes plus clairs, mais le sens n'en est pas douteux.

Dans l'art. 191, les sommes prêtées à la grosse sont placées au septième rang, et les assureurs au dixième, mais pour le montant des primes dues pour le dernier voyage ; il n'y a donc pas contradiction entre cet article et l'art. 331. « Le législateur, dit Dageville, a bien dis-

(1) Procès-verbaux, 25 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 427.
(2) Observations de la Cour de cassation, t. 1er, p. 22 ; Frémery, p. 260 et suiv.

tingué les deux hypothèses où peut se trouver l'assureur, quand il est créancier d'une prime d'assurance et quand il a payé la perte sur laquelle il y a sauvetage. Dans le premier cas, il n'arrivera qu'après le donneur à la grosse (C. comm., art. 191); dans le second, il vient en concours avec lui » (1).

Dans un cas, il s'agit de son capital (art. 331); dans l'autre, de son bénéfice (art. 191).

1988. En ce qui concerne les emprunts faits avant le voyage, le Code a adopté une règle diamétralement opposée à celle qui avait été consacrée par l'ordonnance, et dont Valin avait fait ressortir toute l'injustice : « N'ayant que moitié dans le chargement, disait Valin, sur quel principe attribuer au donneur à la grosse tout ce qui sera sauvé du naufrage, si ce qui est sauvé ne compose que la moitié des effets qui ont formé le chargement total? Peut-on dire alors que c'est sa chose qui est sauvée en entier, tandis qu'il n'avait que moitié dans le chargement qui a essuyé le naufrage?

« La condition du prêteur à la grosse peut-elle être différente et meilleure, lorsqu'il prête sur un chargement qui excède de moitié la somme, que lorsqu'il prête sur un chargement qui ne fait qu'égaler la somme? Dans ce dernier cas, la perte qui arrivera par naufrage ou autre fortune de mer tombera nécessairement sur lui; et dans le premier, il ne perdra rien, si du naufrage on peut sauver de quoi remplir sa somme; en telle sorte qu'il renverra toute la perte sur l'autre moitié du chargement. Ne sent-on pas qu'il y aurait là une injustice criante?

« Lorsqu'une chose périt, elle périt pour le compte de tous ceux qui y ont intérêt; et si l'on en sauve quelque

(1) Dageville, t. 2, p. 672.

portion, elle doit être distribuée entre tous à proportion de l'intérêt d'un chacun. Ainsi, dans l'espèce proposée, le chargement ayant péri, ç'a été pour le compte commun du prêteur à la grosse et du preneur, puisqu'ils y étaient tous deux intéressés par moitié. Par identité de raison, il faut donc dire que ce qui en a été sauvé doit se partager aussi par moitié entre eux.

« En vain opposerait-on que le prêteur n'a pas entendu contracter de société ou communauté dans le chargement avec le preneur ; que c'est un prêt qu'il lui a fait sur ce chargement, et qu'ainsi il faut le payer dès qu'il restera de ce chargement, malgré le naufrage, de quoi le satisfaire.

« Afin que ce raisonnement fût valable, il faudrait que tout le chargement eût été fait des deniers du prêteur ; et dans notre hypothèse, ils n'y ont contribué que pour une moitié. Il y a donc eu par là de plein droit une société et communauté entre lui et le preneur par rapport à cet objet ; d'où il s'ensuit que la perte et le sauvement ont été nécessairement pour leur compte commun.

« Pourquoi, encore une fois, les effets de chargement étant réduits à moitié par le naufrage, le prêteur ne perdrait-il rien, tandis que le preneur perdrait la moitié de ce qu'il avait dans ce chargement ? Serait-ce parce qu'il aurait voulu courir les risques de sa moitié ? Mais, outre qu'à ce compte on ne pourrait pas assigner la perte sur sa moitié, plutôt que sur celle dont le prêteur a couru les risques ; c'est qu'on ne voit nullement pourquoi le preneur à la grosse serait de pire condition, en ce cas, que s'il avait emprunté encore d'une autre personne de quoi remplir le montant du chargement. Alors, tout étant affecté aux deux prêteurs à la grosse, la perte les regarderait sûrement tous deux, et ce qui serait sauvé du naufrage leur appartiendrait aussi à tous deux.

« Le même principe de décision s'applique naturellement à l'espèce, puisqu'il ne peut y avoir aucune raison de différence ; le preneur qui a voulu courir les risques de la moitié du chargement étant, à l'égard du prêteur à la grosse sur l'autre moitié, ce que serait un second prêteur à qui il aurait fait courir les risques de la moitié qu'il s'était réservée.

« Or, si tout cela est vrai du preneur au donneur à la grosse, cela l'est tout de même entre le prêteur et l'assureur du preneur, puisqu'il n'est pas douteux que l'assureur n'entre dans tous les droits de l'assuré, à l'effet d'exercer les mêmes actions et de former les mêmes exceptions que l'assuré » (1).

1989. En présence de ce petit chef-d'œuvre de bon sens et de saine logique, écrit avec cette simplicité charmante dont Valin avait le secret, il avait fallu le texte précis de la loi pour accorder la préférence au donneur à la grosse ; cette raison, un peu brutale, justifie complétement Emerigon et Pothier d'avoir combattu Valin ; mais on eût compris difficilement qu'au moment où la loi était soumise à une complète révision, l'opinion de Valin n'eût pas prévalu (2) ; consacrée par l'art. 331, la discussion n'est plus permise, au moins en ce qui concerne les assureurs.

Valin, comme Emerigon, qui l'a combattu, n'ont jamais mis en question que l'assureur et l'emprunteur qui a conservé un découvert ne fussent exactement dans la même situation ; la décision prise pour l'un des deux entraînait nécessairement, pour ces deux éminents jurisconsultes, une décision semblable pour l'autre ; au pas-

---

(1) Sur l'art. 18, tit. 5, liv. 3.
(2) Procès-verbaux, 25 juill. 1807 ; Locré, t. 18, p. 427.

sage de Valin que nous avons rapporté, il faut joindre la correspondance échangée entre lui et Emerigon pour mettre ce point hors de doute (1), et le Conseil d'Etat ne crut pas nécessaire d'être plus explicite. La plupart des auteurs qui ont écrit sur le Code de commerce, il faut leur rendre cette justice, ont été plus pénétrants que Valin, que Emerigon, que Pothier, et ils ont distingué là où leurs anciens n'avaient pu trouver matière à distinction (2). Delvincourt lui-même, qui s'est rangé à l'opinion soutenue par Valin, avoue qu'il ne peut invoquer, pour la faire triompher, le texte de l'art. 331 (3); nous serons plus hardi que lui, et nous soutiendrons sans hésiter que cet article a tranché la question de la manière la plus complète, et que nous aurions cru, comme le Conseil d'Etat, qu'une décision plus explicite était parfaitement inutile.

1990. M. Frémery, dans l'excellente dissertation qu'il a consacrée à l'examen de cette question, rappelle que dans l'antiquité l'objet affecté l'était à titre de gage; d'après la coutume commerciale maritime plus moderne, « l'emprunteur conservait le droit de faire de nouveaux emprunts sur le même objet, jusqu'à concurrence de son entière valeur, et les nouveaux prêteurs acquéraient sur cet objet des droits égaux à celui du premier prêteur, malgré l'antériorité de son contrat (4). C'est la disposition formelle de l'art. 315, C. comm., et nous ne sachions pas qu'il y ait un seul cas où l'emprunteur puisse conférer à son créancier les droits qu'il n'aurait pas lui-même.

---

(1) Voir cette correspondance, *loc. cit.*

(2) Locré, t. 3, p. 381, sur l'art. 327 ; Dageville, t. 2, p. 547 et suiv.; Pardessus, n. 855 et 924; Boulay-Paty, t. 3, p. 482 et suiv., et 185: Bédarride, n. 999.

(3) T. 2, p. 328.

(4) *Etudes*, p. 252.

Nous ne comprenons pas cette raison empruntée à Emerigon par les auteurs modernes, *que le créancier et le débiteur ne viennent jamais en concours* (1); le donneur à la grosse, par l'effet du naufrage, a perdu toute action personnelle contre l'emprunteur; il ne lui reste qu'un droit réel sur la chose affectée au prêt; le donneur n'est donc plus créancier de l'emprunteur; sur cet objet même, le concours ne sera pas possible, cela est de toute évidence, mais le prêteur n'avait aucun droit sur la partie que le propriétaire pouvait affecter à un nouvel emprunt; comment, en effet, eût-on pu lui enlever une partie de sa propriété! Donc, sur cette partie encore, aucun concours ne peut également exister; elle a continué d'être la propriété libre de toute affectation et exclusive de l'emprunteur à la grosse, et nul ne peut prétendre venir en concours avec lui : il fallait la disposition expresse de l'ordonnance pour créer un droit que repoussaient les principes généraux et d'équité.

Répétons encore ici qu'Emerigon ne croit pas possible d'écrire deux règles pour l'assureur et le propriétaire, et à chaque ligne, pour ainsi dire, il prend soin de rappeler que les faits acquis, quant aux propriétaires, doivent être étendus à l'assureur; Valin, à cet égard, est complétement de son avis; nous pensons donc que l'article 331, qui a résolu la question pour l'un, l'a en même temps résolue pour l'autre, et chaque fois que le contrat à la grosse, fait pour une valeur moindre que celle des effets chargés, permettra au propriétaire, soit de faire assurer l'excédant, soit de l'affecter à de nouveaux emprunts, l'art. 331 sera applicable et le prêteur viendra en concours, pour son capital seulement, soit avec l'as-

(1) *Contrats à la grosse*, Chap. 11, sect. 2, § 2.

sureur, soit avec les autres prêteurs, soit avec le propriétaire qui aura voulu conserver un découvert.

On insiste, il est vrai ; on prétend qu'aucune disposition de la loi ne défend d'affecter à l'emprunt à la grosse des effets d'une valeur supérieure à la somme empruntée. Au moins faudrait-il que la stipulation fût expresse ; elle ne pourrait jamais être présumée. Mais nous croyons que la loi, qui ne permet que dans une limite extrêmement restreinte de modifier les risques à la charge du prêteur, a fait connaître suffisamment par l'art. 331 qu'elle ne regardait pas comme légitime une stipulation qui aurait eu bien souvent pour effet de décharger le prêteur de toute perte, même en cas de naufrage. Si le contrat affecte le chargement entier, quoique d'une valeur supérieure à la somme prêtée, cette convention aura seulement pour résultat que, quelle que soit la partie de ce chargement ayant péri, la perte sera supportée en commun par le prêteur et l'emprunteur, à proportion de leur intérêt; ils étaient associés ou en communauté : si c'est une partie déterminée, d'une valeur égale, il n'y a plus communauté, les droits sont distincts, et il ne peut plus y avoir lieu au partage réglé par l'art. 331.

1991. Quand les art. 315 et 320 ont été adoptés au Conseil d'Etat, on ne se préoccupait pas encore de la question qui a été résolue par l'art. 331, et l'on ignorait surtout comment elle serait définitivement tranchée, puisque le projet primitif avait conservé la règle admise par l'ordonnance de 1681 ; à tout hasard, on inscrivit cette règle que l'emprunt pouvait porter sur une quote-part déterminée du chargement. Cette précaution est devenue superflue, mais il est au moins admis par tous que si l'emprunteur a eu soin de mettre dans le contrat une

semblable stipulation, le droit du prêteur est restreint à la quotité qui lui a été affectée.

Dans tous les cas, l'article décide que le donneur ne peut réclamer que son capital seulement, le profit maritime ne pouvant être dû que dans le cas d'une heureuse arrivée.

1992. Au cas d'assurances pour plusieurs voyages successifs et pendant un temps déterminé, avec stipulation que les avaries seront réglées et payées séparément pour chaque voyage, s'il arrive qu'un emprunt à la grosse soit contracté dans le cours d'un premier voyage pour la réparation d'avaries, et que, d'un autre côté, ces mêmes avaries aient été réglées, conformément aux stipulations de la police d'assurance après l'achèvement de ce voyage entre l'assuré et l'assureur, le paiement fait par celui-ci de la totalité du dommage souffert, a pour effet de laisser libre entre les mains de l'assuré, le montant de l'emprunt à la grosse, qui avait été contracté en cours de voyage; et qui se trouve, dès lors, couvrir, concurremment avec l'assurance, la valeur du navire assuré. Si dans un nouveau voyage le navire se perd, le montant de l'assurance ne doit donc être payé que sous déduction du montant de l'emprunt à la grosse précédemment contracté et resté sans emploi (1).

---

(1) Cass., 12 mars 1862 (S.62.1.424).

FIN DU TOME CINQUIÈME.

Paris. — Imprimerie J. Dumaine, rue Christine, 2.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TOME CINQUIÈME.

LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

		Pages
INTRODUCTION		1
TITRE Ier.	Des navires et autres bâtiments de mer	8
— II.	De la saisie et vente des navires	79
— III.	Des propriétaires de navires	120
— IV.	Du capitaine	156
— V.	De l'engagement et des loyers des matelots et gens d'équipage	229
— VI.	Des chartes-parties, affrétements ou nolissements	289
— VII.	Du connaissement	318
— VIII.	Du fret ou nolis	339
— IX.	Des contrats à la grosse	412

FIN DE LA TABLE DU TOME CINQUIÈME.

Paris. — Imprimerie J. DUMAINE, rue Christine, 2.

a39003 008356643b

DATE DUE

CAT. NO. 1137			